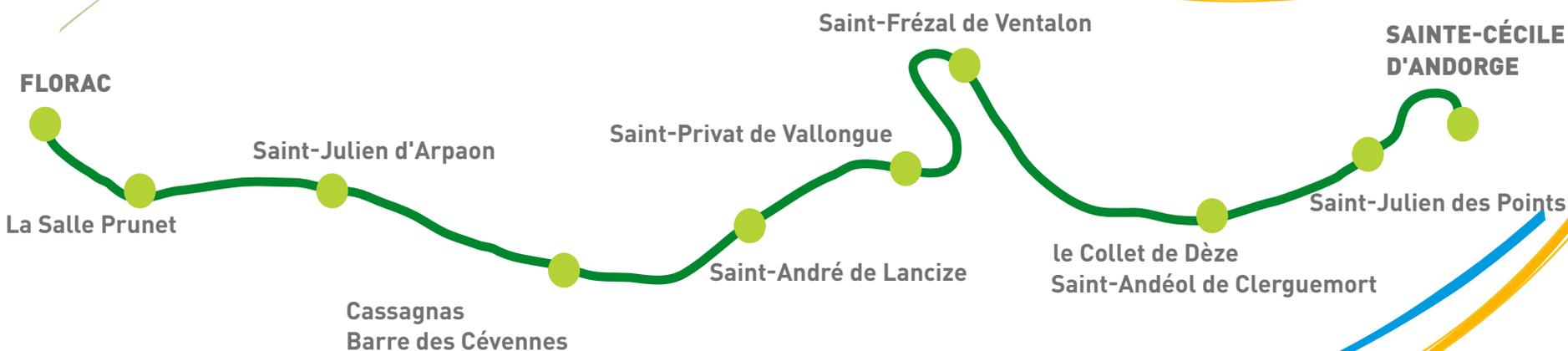


LA LIGNE VERTE DES CÉVENNES

CRÉATION D'UNE VOIE VERTE
SUR L'ANCIENNE VOIE DE CHEMIN DE FER DU CFD



SYNDICAT MIXTE Siège social :
Mairie 48160 Le Collet de Dèze
SIRET : 200 036 507 000 16







DESCRIPTION DU PROJET

Réalisation d'une voie verte " **LA LIGNE VERTE DES CÉVENNES** " sur l'ancienne voie du Chemin de Fer Départemental (CFD) entre **FLORAC** (Lozère) et **SAINTE-CÉCILE D'ANDORGE** (Gard). Un parcours de 49 km, il remonte la Mimente à partir de FLORAC jusqu'au Col de Jalcreste et il suit la vallée du Gardon d'Alès jusqu'à SAINTE-CÉCILE D'ANDORGE.

Le parcours s'inscrit le plus souvent sur la trace historique de l'ancien chemin de fer et dans quelques cas sur des portions créées présentant des caractéristiques proches de celui-ci, c'est-à-dire un chemin de promenade familial, avec une plate-forme large et régulière, une pente limitée, des paysages variés. Il permet toute l'année, en toute sécurité et dans d'excellentes conditions la cohabitation de la randonnée familiale, cycliste (VTT) et équestre (cheval, attelage, âne).

Le parcours est ponctué par un certain nombre de portes qui sont autant de points de départ possibles pour des randonnées sur la Ligne verte des Cévennes. À chaque porte d'entrée, sera présent un " Point info ".

Le projet s'inscrit dans les schémas national et régional des voies vertes. Il sera le premier maillon d'un équipement touristique structurant permettant, lorsque l'ensemble des itinéraires voies vertes seront réalisés, de créer un produit touristique prometteur induisant des retombées économiques substantielles pour le territoire et la Région.

TYPES DE DÉPENSES À FINANCER

- La sécurisation des ouvrages d'art, viaducs, tunnels, aqueducs...
- La transformation du ballast de la voie ferrée en piste pédestre et cyclable.
- Les équipements de sécurité : garde-corps, éclairage des tunnels, signalisation...
- Les équipements mobiliers : tables, bancs, poubelles, panneaux informatifs...
- La réalisation des raccordements des tronçons qui ont été détruits lors de l'élargissement de la Route nationale 106.
- La maîtrise d'œuvre

CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION

Début de l'opération : **Janvier 2017**

Fin de l'opération : **Décembre 2019**

PLAN DE FINANCEMENT

Investissement : 4 600 000 €	
Autofinancement	
Communes	460 000 € (10%) - <i>acquis</i>
Département de la Lozère	460 000 € (10%) - <i>acquis</i>
Subventions	
Départements	920 000 € (20%) - <i>acquis</i>
ETAT - RÉGION (CPER)	2 760 000 € (60%) 412 500 € / DS 2,75 M€ <i>acquis (Région)</i>
FEDER	<i>En complément si nécessaire</i>

Sommaire

I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

A Contexte territorial	5
1. La ligne verte : l'expression d'un projet de territoire.....	5
2. Un territoire du Parc national des Cévennes.....	7
3. Un itinéraire de pleine nature prometteur et idéalement situé.....	8
B Le projet d'investissement préalable	12
1. Historique du projet d'investissement préalable.....	12
2. Objet du projet d'investissement préalable.....	13
3. Itinéraire cible et phasage des investissements.....	13
C Valorisation économique : état des lieux de l'offre	16
1. Les prestataires d'activités de pleine nature.....	16
2. Le potentiel de valorisation patrimoniale.....	17
3. Les prestataires de services associés.....	18
D Valorisation économique : Fréquentation et perspectives	20
1. Le parcours et sa fréquentation.....	20
2. Typologie des usagers attendus.....	21
3. La fréquentation projetée.....	24
4. Les retombées économiques attendues.....	25

II. PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX

A Ouverture de la voie verte.....	28
B Qualification de la voie verte.....	30
C Commercialisation de la voie verte.....	31

III. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

A Objectifs de développement et programmation des actions.....	32
B Liens avec les grands projets de territoires.....	35

IV. FICHES ACTIONS

1 Travaux d'investissements préalables à l'ouverture de la voie verte.....	36
2 Travaux d'investissements sur les 2 itinéraires de contournement.....	37
3 Plan de gestion.....	38
4 Mise en place d'outils d'interprétation du patrimoine naturel et culturel.....	39
5 Valoriser les sites et itinéraires à proximité et en liaison avec la voie verte.....	40
6 Faire inscrire l'itinéraire au PDESI et schéma régional des voies vertes.....	41
7 Obtenir le label tourisme et handicap pour les portions ciblées.....	42
8 Faire vivre l'association du CFD avec la réalisation d'un événement annuel.....	43
9 Créer une structure d'association des professionnels du tourisme.....	44

V. LE PILOTAGE, LA GOUVERNANCE ET LE SUIVI

A Mise en oeuvre	45
1 Chef de file et instance participative.....	45
2 Association des professionnels de la voie verte.....	45
3 Plan de gestion et assistance à maîtrise d'ouvrage.....	45
B Évaluation : les indicateurs	46

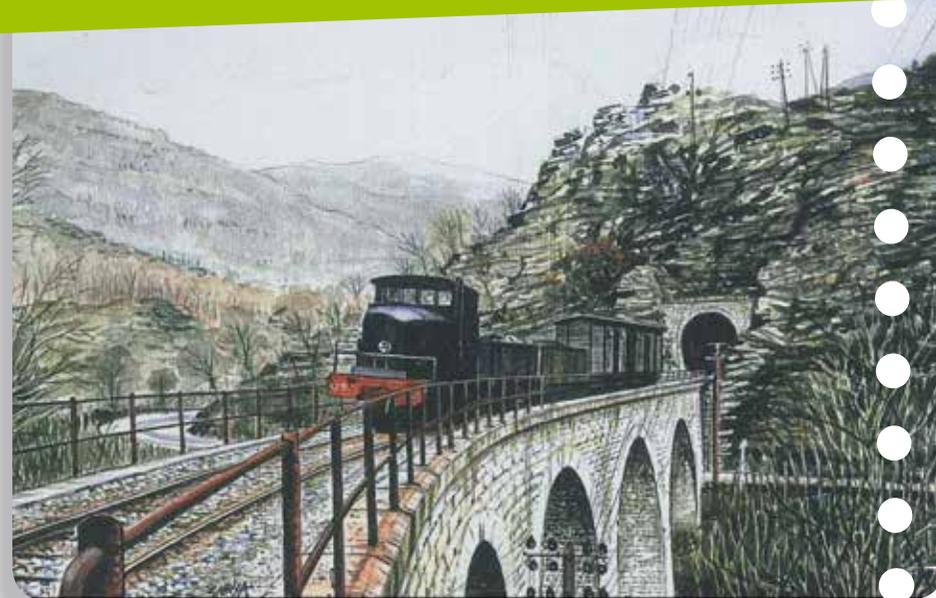
I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

A. Contexte territorial

1. La ligne verte : l'expression d'un projet de territoire

La ligne de chemin de fer départemental des Cévennes (CFD) a connu un fort développement durant le début du XX^e siècle. Desservant les communes de la Vallée Longue et de la Vallée de la Mimente, elle constitua pendant près de 60 ans un axe majeur de développement dans ce territoire montagneux difficile d'accès.

L'utilisation massive de la voiture, et ce dès les années 60, freina considérablement l'activité de la ligne allant jusqu'à sa fermeture définitive le 31 mars 1968. Les rails furent alors démontés et la voie devint un lieu de curiosité pour les promeneurs. Depuis 1987 plusieurs études ont été menées pour aménager l'ancienne voie de chemin de fer départemental entre Ste Cécile d'Andorge dans le Gard et Florac en Lozère.



Train de marchandises sur le pont de La Salle-Prunet, 1964.
Aquarelle, Syndicat Mixte Ligne Verte des Cévennes



Train de marchandises vers le col de Jalcreste, 1964.
Syndicat Mixte Ligne Verte des Cévennes

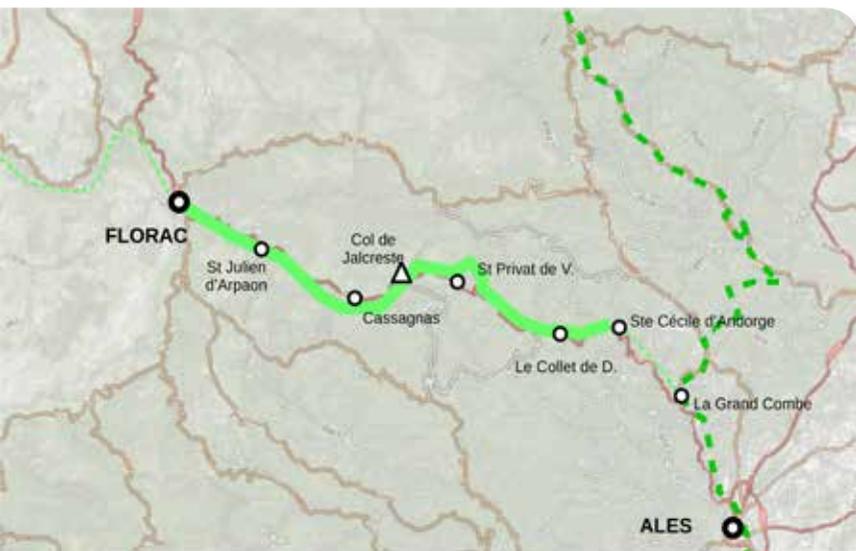


I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES



Tracé de l'ancien CFD
et de la Ligne verte des Cévennes

L'utilisation massive de la voiture, et ce dès les années 60, freina considérablement l'activité de la ligne allant jusqu'à sa fermeture définitive le 31 mars 1968. Les rails furent alors démontés et la voie devint un lieu de curiosité pour les promeneurs. **Depuis 1987 plusieurs études ont été menées pour aménager l'ancienne voie** de chemin de fer départemental entre Ste Cécile d'Andorge dans le Gard et Florac en Lozère.



Ligne verte des Cévennes et autres voies vertes inscrites dans les schémas régional et national

Notamment, en 2009, une étude d'impact économique a permis de faire la synthèse des études, diagnostics, projets de territoire menés par différents organismes et la mise en réseau des acteurs du territoire pour donner une vision commune sur ce projet. **Elle démontre le poids de l'accueil et des prestations touristiques dans l'économie locale**, en lien avec les activités agricoles et artisanales d'une population permanente en croissance dans un territoire d'une grande richesse en biodiversité préservée.

En 2009 également, à l'occasion du centenaire de l'inauguration du C.F.D, la population locale s'est fortement mobilisée avec la création d'une association pour l'animation et la promotion de la future Ligne Verte et ainsi fédérer les élus et les habitants autour de l'intérêt économique et touristique de l'aménagement en Ligne Verte de cette ancienne voie ferrée.

En 2016, les financements de plusieurs partenaires sont déjà acquis pour accompagner le projet de la voie verte : Les communes du Syndicat Mixte, le Département de la Lozère et la Région Languedoc Roussillon (en partie).

I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES



Afin de pouvoir mieux partager le projet avec l'ensemble des partenaires et de pouvoir l'actualiser et l'enrichir, des ateliers ont été programmés et animés avec les services du Département de la Lozère, de la Direction Départementale des Territoires de la Lozère et du Parc national des Cévennes.

Ces ateliers ont permis d'améliorer le projet, de le partager avec l'ensemble des acteurs impliqués dans la démarche et de relancer une dynamique pour sa concrétisation attendue depuis très longtemps par les acteurs locaux et la population.

Aujourd'hui, l'objectif est de permettre la création d'un parcours de 49 km répondant au cahier des charges « voies vertes ». Le tracé remonte la Mimente à partir de FLORAC jusqu'au Col de Jalcreste et il suit la vallée du Gardon d'Alès jusqu'à SAINTE-CÉCILE D'ANDORGE.

Le parcours s'inscrit le plus souvent sur la trace historique de l'ancien chemin de fer et dans quelques cas sur des portions créées présentant des caractéristiques proches de celui-ci avec une

plateforme large et régulière, une pente limitée, des paysages variés. Il permet en toute sécurité et dans d'excellentes conditions la cohabitation de la marche, randonnée familiale, cyclisme (VTT) et de la promenade à cheval ou en âne.

Le parcours est ponctué par un certain nombre de portes qui sont autant de points de départ possibles pour des randonnées sur la Ligne verte des Cévennes. Au-delà des informations données à chaque Porte, l'itinéraire a pour vocation une interprétation patrimoniale forte, autant sur l'histoire de la voie de chemin de fer que sur son environnement (paysages de l'agropastoralisme, patrimoine architectural et culturel, faune, flore, ...)

Etat actuel de la voie,
S. Laget CD48

2. Un territoire du Parc national des Cévennes

L'ensemble des communes du long de l'itinéraire de la voie verte font partie du Parc national des Cévennes et ont adhéré à la Charte du Parc national hormis Saint Julien des Points. Cette charte représente un projet de territoire établi dans une grande concertation et dialogue avec l'ensemble des 152 communes de l'aire optimale d'adhésion. À chaque étape de l'élaboration de cette charte, au-delà des conseils d'administration, scientifique et économique, des commissions thématiques composées des acteurs locaux, mais aussi les représentants

des partenaires institutionnels de la mise en œuvre de la charte, en particulier les services de l'État et les collectivités territoriales ont été mis à contribution pour identifier les enjeux du territoire, à proposer des objectifs pour le cœur et des orientations pour l'aire d'adhésion, puis des mesures permettant de mettre en œuvre ce projet.

Deux dispositifs complémentaires ont été proposés aux élus, pour enrichir et affiner les propositions des groupes de travail : une approche collective dans l'aire optimale d'adhésion réunissant l'ensemble des conseillers municipaux de territoires intercommunaux cohérents et de nombreuses réunions publiques ainsi qu'une ouverture à des contributions via internet pour les habitants. Un avant-projet de charte a été arrêté par le conseil d'administration pour être soumis à consultation des instances nationales, des services de l'État, des acteurs et de la population du territoire afin de faire évoluer la rédaction finale du projet.



I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

Dans ce projet de territoire approuvé par l'ensemble des communes adhérentes au Parc national, il est intéressant de noter :

▲ dans la mise en oeuvre de la mise en valeur et du développement durable de l'aire d'adhésion l'axe 7 concernant le tourisme indiquant les différentes mesures à mettre en place et correspondant tout à fait au projet de la voie verte :

- mesure 7.2.1 : Faire de la randonnée non motorisée le vecteur principal de la découverte du territoire et du développement touristique : « À l'instar du fameux chemin de Stevenson, la création d'identités emblématiques pour certains itinéraires (repérés sur la carte des vocations) et le soutien à des produits touristiques associés ancrent la fréquentation dans la culture du territoire. »

- mesure 7.2.2 : Offrir un espace exceptionnel de découverte pour sa nature, la qualité de ses paysages et sa tranquillité : « Les grands espaces paysagers remarquables les itinéraires routiers et les sentiers touristiques majeurs (cf .carte des vocations), ainsi que les espaces de l'aire d'adhésion en continuité immédiate avec le coeur (notamment les « doigts de gant »), bénéficient d'une attention et d'une programmation particulières de la part des partenaires de la charte. » / « Le respect de la quiétude des lieux passe par des modes de découverte « doux » de ces sites et itinéraires. L'éco-mobilité est favorisée (cyclotourisme, VTT, randonnée équestre, attelage...). »

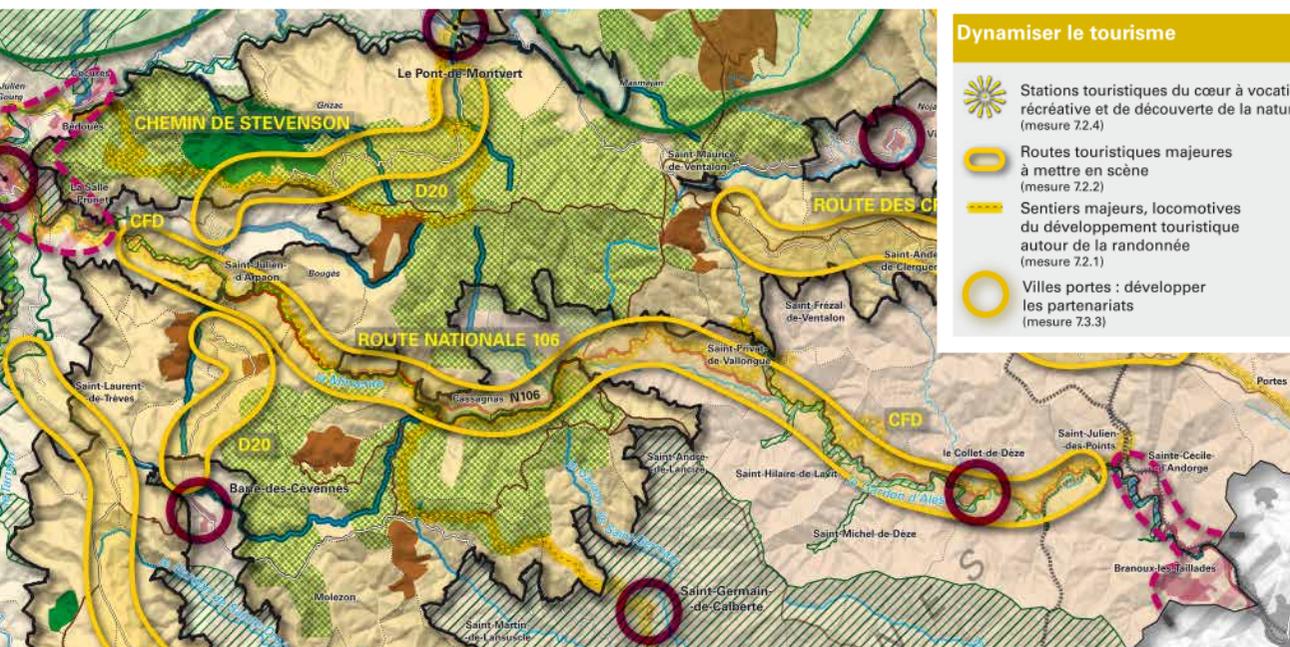
▲ en écho à ces références, la carte des vocations où est mis en avant comme « sentier majeur, locomotive du développement touristique autour de la randonnée » la voie verte appelée ici « CFD » (ainsi que la RN 106 comme route touristique majeur à mettre en scène)

3. Un itinéraire de pleine nature prometteur et idéalement situé

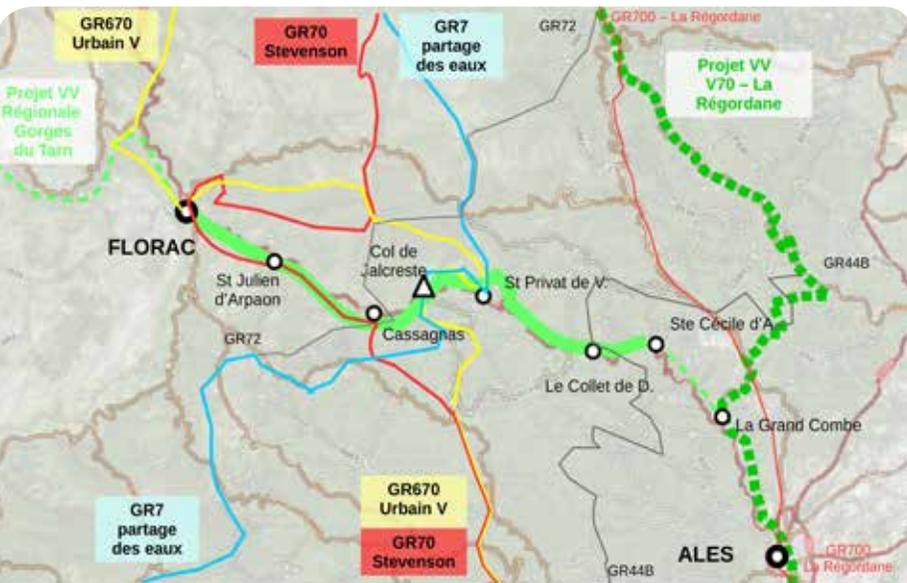
L'objectif de la ligne verte est la création d'une voie verte en site propre en plein cœur de la nature. À première vue, il peut sembler que l'itinéraire suive la Route Nationale 106 dans les vallées traversées. Cependant la plateforme ferroviaire où passera la voie verte est dans sa presque totalité suffisamment éloignée de l'infrastructure routière pour éviter les nuisances visuelles et auditives et ainsi permettre au visiteur de se sentir dans un environnement préservé.

La future Ligne verte se situera à la croisée de nombreux GR, dont certains ont acquis une notoriété importante ou sont en plein essor :

- le GR 70 chemin de Stevenson (6 000 randonneurs effectuant l'itinéraire complet en moyenne chaque année) qui parcourt notamment la voie verte entre St Julien d'Arpon et Cassagnas.



I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES



La Ligne verte des Cévennes et les GR du territoire

Concernant l'usage équestre, l'itinéraire croise sur le début le tracé de la course des 160km de Florac. Cette manifestation internationalement reconnue sera également valorisée, car il est prévu d'emprunter cet itinéraire spécifiquement pour les chevaux entre Florac et St Julien d'Arpaon (à ce niveau, l'itinéraire continue vers le Sud s'éloignant de la voie verte). Il est prévu d'intégrer l'usage équestre à la voie verte avec une réglementation particulière pour permettre les différents usages (interdiction du galop par exemple).



- Le GR 670 chemin Urbain V qui vient d'être labellisé croise la voie verte à 2 reprises (St Privat et col de Jalcreste)
- Le GR 7 (ligne de partage des eaux) qui croise la ligne verte au col de Jalcreste au niveau de la draille du Languedoc.
- Accessoirement, les GR 72 et 44B que l'itinéraire croise respectivement vers Cassagnas et le Collet de Dèze. A proximité, à l'Est, passe le GR 700 chemin de Régordane où des jonctions sont éventuellement envisageables.

Cette situation est doublement bénéfique : elle permet d'envisager des produits touristiques entre ces itinéraires pédestres et elle permet également de faire la promotion, autant de la voie verte pour les randonneurs des GR que des GR pour les personnes empruntant la voie verte.



Concernant la pratique cycliste, il est prévu dans le schéma régional des voies vertes le raccordement de l'itinéraire :

- à l'Est avec l'itinéraire national V70 – La Régordane (Langogne – Alès, avec un raccordement au Nord à hauteur de Nevers avec l'Eurovélo n°6 et un raccordement au Sud à hauteur de Montpellier à l'Eurovélo n°8)
- à l'Ouest avec l'itinéraire régional Gorges du Tarn (qui aboutira vers Millau avec possibilité de rejoindre les voies vertes nationales V86 Vallée du Lot ou V85 Vallée du Tarn.

Il est à noter qu'à Florac l'itinéraire de la voie verte croisera l'itinéraire de la Grande Traversée du massif central à VTT.



I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES



La ligne verte des Cévennes dans le Schéma Régional Occitanie des voies vertes et vélo-routes



Carte des sentiers de petite randonnée autour de la Voie verte

Outre les activités de pleine nature, il est intéressant de noter le potentiel d'activités présentes le long de l'itinéraire qui pourraient être mises en valeur par la présence de la voie verte et qui peuvent également apporter une plus-value sur la promotion et l'intérêt de l'itinéraire :

- ▲ des sites de baignades dans la Mimente, le Tarnon et le Gardon le long de l'itinéraire
- ▲ des sentiers de randonnées PR connectés à la ligne verte (empruntant une partie de l'itinéraire avant de faire une boucle au Nord ou au Sud) et des sentiers d'interprétations du Parc national des Cévennes, notamment dans les bourgs traversés. Ces sentiers sont entretenus par les collectivités et la communication est assurée par l'Office du Tourisme ainsi que le Parc national des Cévennes par le biais de sa plateforme numérique touristique.

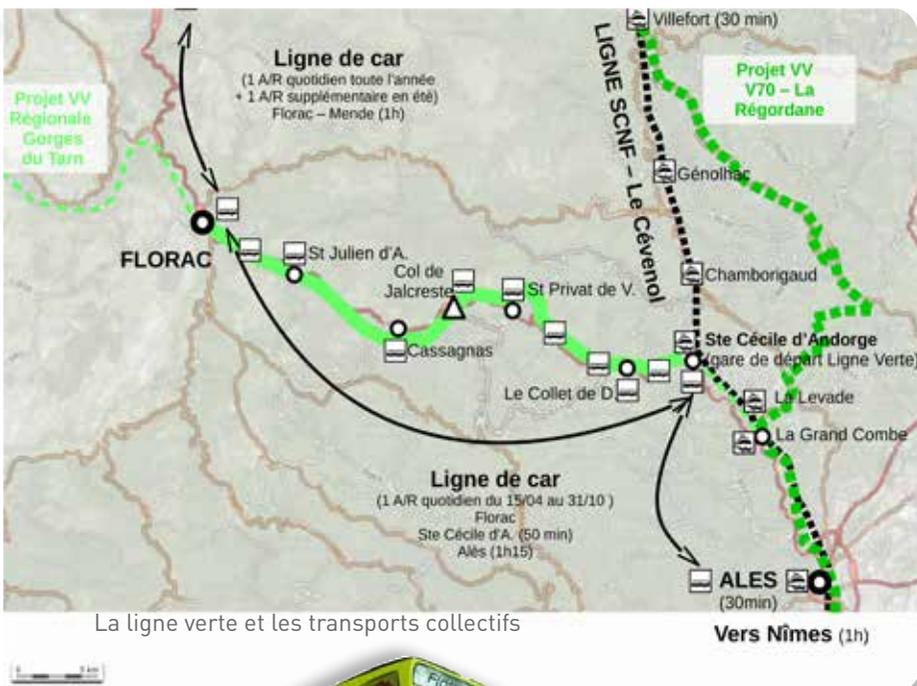
Sont notamment connectés à la voie verte les sentiers suivants :

- Sentier du Col des abeilles (5 km 2 h30) | St Privat de Vallongue
- Sentier de Prunet (5 km 1h30) | la salle Prunet
- Sentier de Tignac (6.2 km 2h30) | Le Collet de Dèze
- Sentier des Roches (5.3 km 2h30) | St Michel de Dèze
- Sentier des Pins (6.5 km 2h30) | St Julien des Points
- Sentier des Couronnes (15km 5h) | Florac
- Sentier de Gralhon (6km 2h) | Florac
- Sentier du Moulin de Bouges (9km 3h45) | St Julien-d'Arpaon
- Sentier de la Vallée de Valoussière (12 km 3h30) | Ste Cécile d'Andorge

De nombreux autres itinéraires sont également possibles sur le territoire Sud Lozère.

- ▲ des sentiers VTT également connectés et empruntant des parties de voie verte.
- ▲ des éléments patrimoniaux (châteaux, églises, temples, petit patrimoine rural, ...) en plus des nombreux ouvrages d'art de la voie de chemin de fer des Cévennes peuvent être visibles ou directement accessibles et ouverts à la visite depuis la voie verte.

I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES



La ligne verte et les transports collectifs



▲ le T.A.C (Train de l'Andorge en Cévennes) : activité d'un petit train touristique sur voie étroite entre Ste Cécile d'Andorge et St Julien des Points.

Il emprunte une partie de l'ancienne voie du chemin de fer départemental sur 1,5km et est animée par une association qui a fait l'acquisition d'une locomotive diesel (BB67001) et de wagons pour permettre de faire un aller / retour en empruntant notamment un viaduc et un tunnel. La ligne verte est prévue sur ce linéaire en parallèle du petit train.

Enfin, au-delà des nombreuses liaisons en continuité pour les activités de pleine nature en itinérance, il est intéressant de noter une bonne desserte de l'infrastructure sur les transports en commun :

- à l'Est passe une ligne de train (TER et intercity) avec une gare TER à Sainte Cécile d'Andorge située directement en face du départ de la voie verte. La ligne dessert tout un bassin potentiel d'utilisateurs de la voie verte entre les agglomérations d'Alès (à 30 minutes du point de départ de la voie verte à Ste Cécile d'Andorge), de Nîmes (1h) et de bassins touristiques comme les Hautes Cévennes (Villefort, Génolhac : 30 min) et Langogne (1h).



La possibilité offerte aux utilisateurs du train de pouvoir transporter avec eux leur VTT est un avantage non négligeable, surtout vu la localisation de la gare par rapport au départ de la voie verte.

- Le long de la Ligne verte et à l'Ouest, il existe des lignes régulières d'autocar (soit toute l'année, soit pendant la saison estivale). Toute l'année, une navette a été mise en place par le Département entre Florac et Mende. En période estivale (élargie) se rajoute les liaisons :

▲ Florac / Gorges du Tarn et Florac / Pont de Montvert – Sources du Tarn permettant de rabattre des touristes au départ de la voie verte.

▲ Ainsi que la liaison Florac – Alès en passant par l'ensemble des bourgs traversés par la voie verte qui peut ainsi permettre le développement d'une activité de transport de bagages ou de personnes entre certaines étapes.

▲ La liaison Florac – Mende est également renforcée

I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

MAÎTRISE D'OUVRAGE DÉLEGUÉE  S E L O LOZÈRE 34 Rue Henri Bourdoin 48000 MENDE Tel : 04 66 65 82 00 / Fax : 04 66 49 27 96	de SAINTÉ CÉCILE D'ANDORGE + FLORAC LA LIGNE VERTE DES CÉVENNES un observatoire des paysages cévenols façonnés par l'homme 																																				
MAÎTRISE D'ŒUVRE mandataires Marc Richier Paysagiste 28 rue François Arago 13008 MARSEILLE tel : 04 91 26 67 06 / fax : 04 91 24 61 85	Carte générale Repérage parcours <table border="1"><thead><tr><th>ordre</th><th>date</th><th>observations</th></tr></thead><tbody><tr><td>1</td><td>20 février 2009</td><td>édition originale</td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr></tbody></table>	ordre	date	observations	1	20 février 2009	édition originale																														
ordre	date	observations																																			
1	20 février 2009	édition originale																																			
co-traitants KERN & associés KERN & associés 400 B rue Paradis 13008 MARSEILLE tel : 04 91 03 68 30 / fax : 04 91 48 77 94  S I C O Bureau d'étude 110 av Jules Carlier 13008 MARSEILLE tel : 04 96 20 82 80 / fax : 04 91 25 43 80	<table border="1"><tr><td>Phase</td><td>DATE</td><td>plan n°</td><td>indice</td></tr><tr><td>AVP</td><td>6 FEVRIER 2009</td><td></td><td>1</td></tr></table>	Phase	DATE	plan n°	indice	AVP	6 FEVRIER 2009		1																												
Phase	DATE	plan n°	indice																																		
AVP	6 FEVRIER 2009		1																																		

Le premier projet d'investissement en 2009 suite à concours d'architecte (couverture dossier)

B. Le projet d'investissement préalable

1. Historique du projet d'investissement préalable

Afin de pouvoir développer une activité touristique le long de ce parcours, le préalable consiste en la réalisation d'un projet d'investissement permettant de sécuriser et de mettre aux standards d'une voie verte l'itinéraire. Depuis la fermeture de la ligne de train en 1968, de nombreux projets de valorisation ont émergé sans jamais arriver à être mis en œuvre.

2 syndicats de communes se sont ainsi créés : en 2002 dans la Vallée de la Mimente (partie Ouest) et en 2005 dans la Vallée Longue (partie Est). En 2012, les 2 syndicats ont fusionné en un seul syndicat (le syndicat mixte de la ligne verte des Cévennes) qui porte notamment ce projet d'investissement.

Au-delà des études d'impact, de faisabilité et des démarches de concertation, un maître d'œuvre a été missionné pour permettre l'ouverture de l'itinéraire et a défini un projet se concentrant sur l'essentiel à 4,6 millions d'euros, sur la base d'un projet beaucoup plus large estimé à 9,4 M €.

La réouverture physique de l'itinéraire est un préalable à toute valorisation touristique et développement économique à partir de cette infrastructure. Actuellement, une commission de sécurité a été mis en place pour identifier les risques et vérifier la mise en œuvre des travaux nécessaires. Les services de l'État (DDT et PNC) ont été associés à la démarche pour enrichir le projet autant sur les travaux prévus (notamment pour repérer les points de vigilance réglementaires vis-à-vis des autorisations d'urbanisme et des passages en cœur de Parc national) que sur la partie valorisation touristique.

Cette concertation a été élargie aux acteurs locaux impliqués dans le projet de la Ligne verte à travers des ateliers qui se sont déroulés aux mois de juin et juillet 2016. Ces ateliers ont permis de faire mûrir le projet et d'arriver à définir des objectifs partagés sur l'ensemble des enjeux liés au projet.

I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES



État actuel de la voie verte,
un ouvrage d'art à sécuriser et à mettre en valeur,
S.Laget CD48

2. Objet du projet d'investissement préalable

Le parcours s'inscrit à 95% sur la trace historique de l'ancien chemin de fer et dans quelques cas sur des portions créées présentant des caractéristiques proches de celui-ci, c'est-à-dire un chemin de promenade familial, avec une plate-forme large et régulière, une pente limitée, des paysages variés.

Il permet, en toute sécurité et dans d'excellentes conditions de pratiques, la cohabitation de la marche (promenade et randonnée familiale), du cyclisme (VTT) et de la promenade à cheval ou en âne. Ces trois activités seront présentes partout côté Mimente. Côté vallée Longue, la pratique équestre ne sera pas possible sur certains tronçons.

Le projet traverse des paysages en évolution, à découvrir et à partager. L'intervention sera minimale, elle a pour objectif d'organiser la lecture des territoires traversés en utilisant les matériaux et les savoir-faire locaux. La Ligne verte des Cévennes est ouverte à tous et en accès libre.

Le parcours est ponctué par un certain nombre de portes naturelles qui sont autant de points de départ

3. Itinéraire cible et phasage des investissements

À la suite des ateliers de 2016, il est apparu nécessaire de définir un itinéraire cible répondant aux normes des voies vertes. Cet itinéraire comporte deux zones plus complexes (Jalcreste et tronçon viaduc de Ron Corbières – St Michel de Dèze) pour lesquelles une réflexion plus poussée sera

possibles pour des randonnées. On trouvera des points d'information, des aires de stationnement, du mobilier urbain. Le Col de Jalcreste située en position centrale à la jonction entre les versants méditerranéens et atlantiques est aussi la porte d'entrée du Parc National des Cévennes, la jonction avec la Draille du Languedoc et du Chemin du Stevenson.

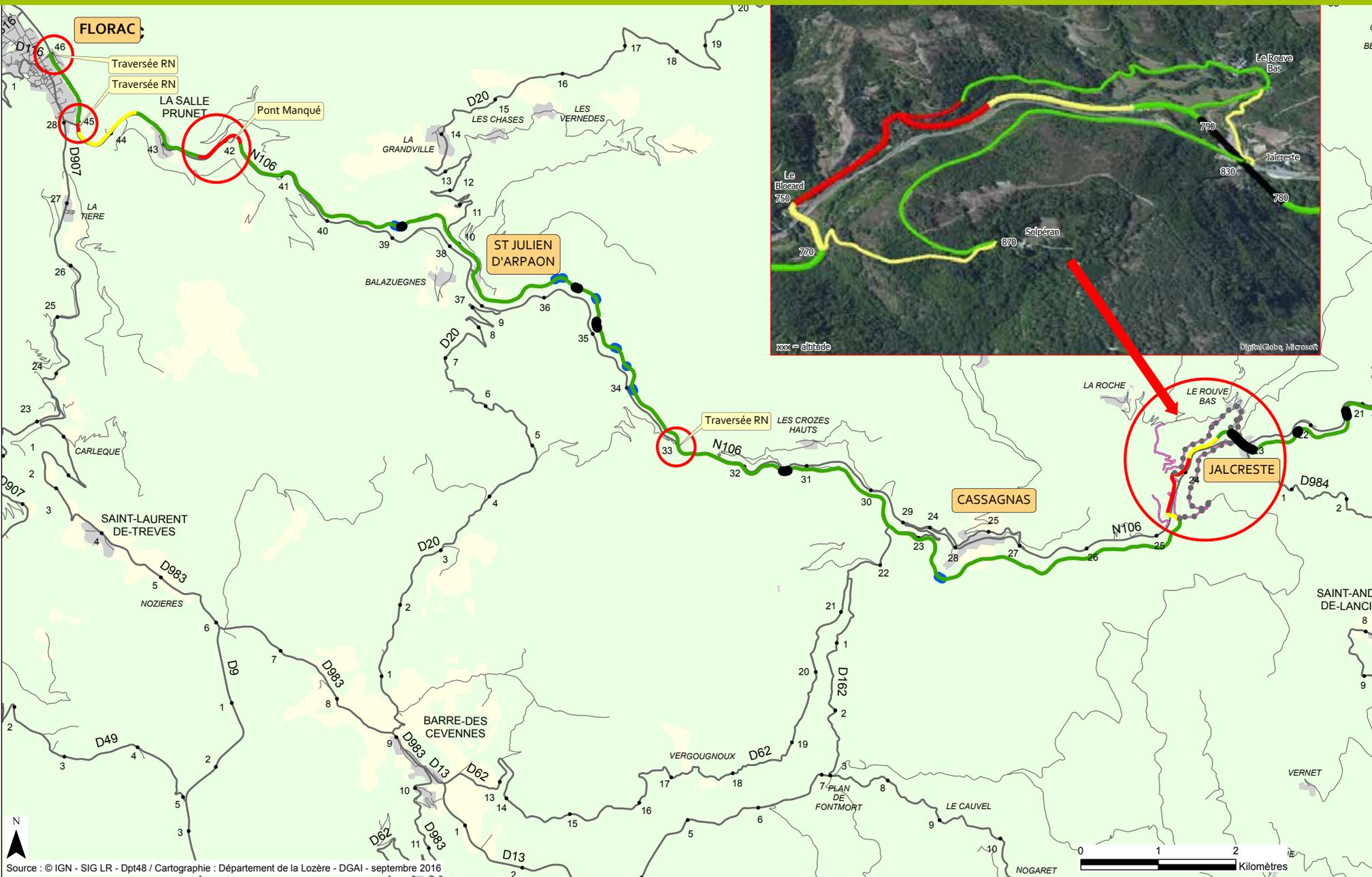
L'utilisation de l'équipement rend nécessaire la sécurisation des ouvrages existants (ponts, tunnels, perrés), parfois gravement dégradés. Les interventions seront limitées à la mise en sécurité des ouvrages par une reconstitution à l'identique, parfois complétée par des interventions liées au confort ou à l'agrément : éclairage, balisage, etc.

Les ouvrages neufs, hors mobilier au sens large du terme, seront essentiellement des reconstitutions de la plateforme et des ouvrages types passerelle afin de rétablir la continuité de l'itinéraire. Tous ces ouvrages seront réalisés en utilisant les matériaux et le savoir-faire local.

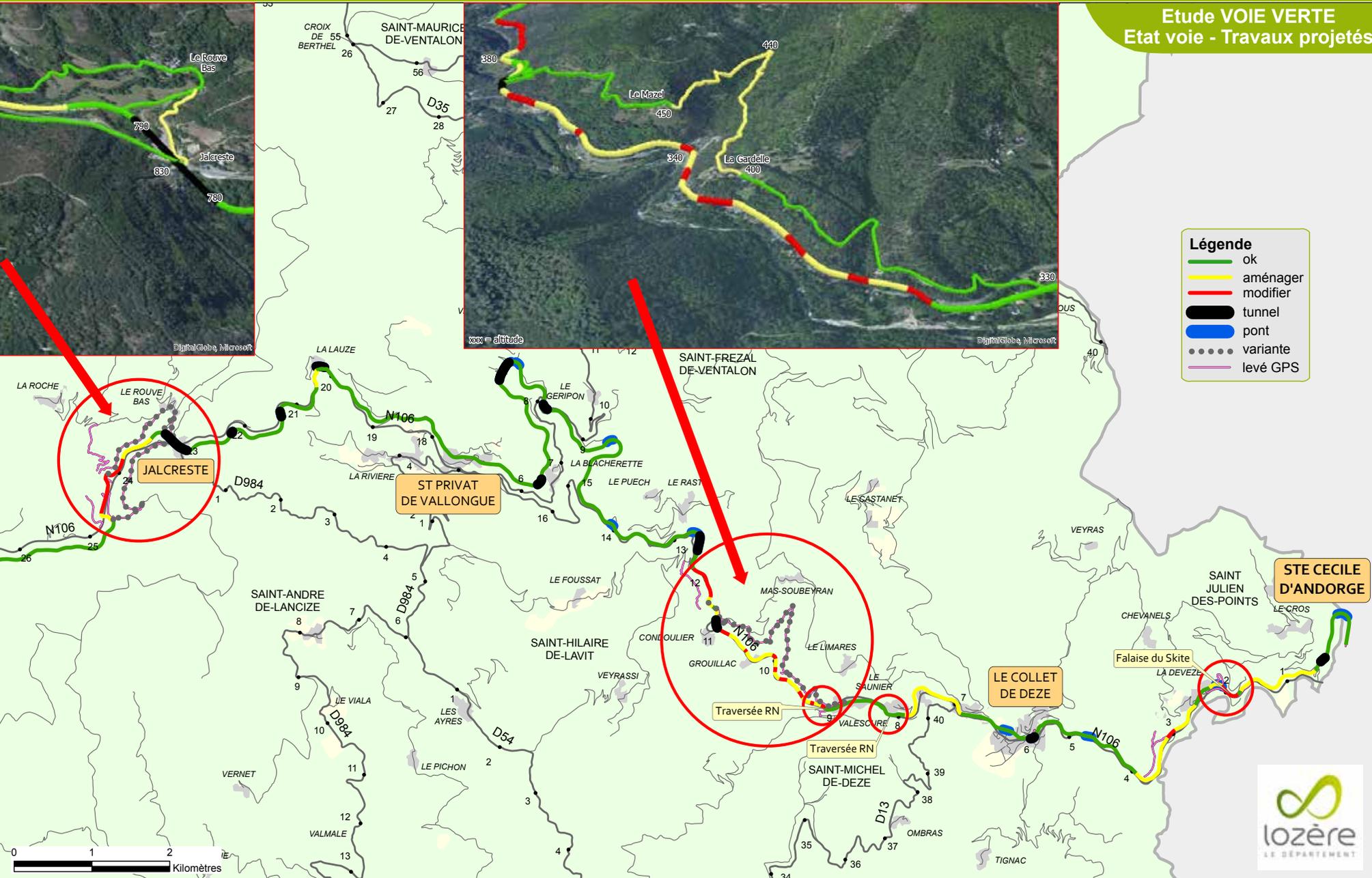
nécessaire afin de définir la solution technique la plus adaptée (techniquement et financièrement).

Pour permettre de commencer le projet, il a été acté de phaser les travaux et de se concentrer dans un premier temps sur les tronçons ne présentant pas de difficultés techniques (soit 90 % du linéaire).

I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES



I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES



I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

Afin d'assurer la continuité de l'itinéraire, il sera prévu de proposer des tronçons temporaires alternatifs type sentier de randonnée qui permettra une utilisation pédestre sans discontinuité. Pour la pratique VTT, les tronçons temporaires seront utilisables, mais pour une pratique plus sportive (dénivelés importants par rapport au cahier des charges voies vertes).

Un comité de pilotage a été mis en place avec l'ensemble des partenaires, notamment financier, pour s'assurer de la mise en œuvre complète du projet dans le temps et la réalisation de l'ensemble de l'itinéraire aux normes voie verte.

C. Valorisation économique : état des lieux de l'offre

1. Les prestataires d'activités de pleine nature

Autour de l'itinéraire de la voie verte en projet, il existe déjà un certain nombre de professionnels du tourisme susceptible de développer leur activité grâce à cette nouvelle infrastructure. Il est aussi envisageable la création de nouvelles activités dans les domaines suivants :

Location et réparation de VTT

- Cévennes Evasion à Florac : location de VTT par les guides accompagnateurs
- Les Cessenades à St Fréal de Ventalon location de VTT

Au-delà de la location, il pourrait être envisagé à l'instar de ce qui se fait en canoë dans les Gorges du Tarn une prestation de location de VTT à partir de Florac et une remontée en minibus à un endroit de l'itinéraire pour éviter les allers/retours sur le même linéaire.

De même, avec le développement des activités de vélos à assistance électrique, la clientèle possible pour ce genre d'activité s'élargit et la ligne verte peut correspondre à une demande de la clientèle d'un chemin vélo familial facilement praticable et sécurisé, itinéraire rare dans le secteur au relief accentué des Cévennes.



Randonnées avec des ânes

- Cévennes G'Randos d'Ânes à St Privat de Vallongue : randonnées libres
- Camping le Val des Cévennes à Florac : randonnées libres
- La ferme des Cévennes à la Salle Prunet : randonnées libres

Les randonnées avec des ânes sont particulièrement adaptées aux Cévennes. L'âne porte le matériel et permet de partir à l'aventure. Les prestataires préparent des circuits qui empruntent les innombrables sentiers et pistes (hors sentiers balisés). Ils procurent aux randonneurs un grand sentiment de liberté et de découverte authentique.

La présence de nombreux loueurs d'ânes pour la région permet d'envisager également le développement de nouveaux circuits plus liés à la Ligne verte et le développement de produits

en itinérance avec le transport des ânes aux points de départ et de fin de la randonnée.

La présence du passage du GR700 chemin de Stevenson sur la partie Ouest de l'itinéraire avec un nombre important de randonneurs accompagnés d'un âne montre la possibilité de développement de tels activités ayant un impact à prévoir sur l'hébergement (capacité d'accueil des animaux)

Balades à cheval et à poney

- Les Cavaliers de la Pirouette à Florac : école d'équitation et stages
- Les chevaux du Rey au Collet de Dèze : Balade à cheval
- fermes équestres des Mourènes au col de Jalcreste (St André de Lancize) et de Gralhon à Florac



I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

En écho à la course d'endurance de renommée internationale « Les 160 km de Florac » qui traverse les communes de Florac 3 rivières et Barre des Cévennes, les activités équestres sont développées à travers différentes activités : balades à la journée, en itinérance et en attelage. Des prestations comme l'hébergement en gîtes équestres sont également proposées.

Canoë-Kayak, canyoning, escalade, autres activités de pleine nature

- « Cévennes Evasion » et « Tourisme Actif.Com » à Florac : Canoë, Kayak, Escalade, Canyoning, Via ferrata et spéléo.
- Parcours nature aventure à Cassagnas : Accrobranche
- Base nautique des Camboux à Sainte Cécile d'Andorge à 2 km de la voie verte : Baignade, Canoë, Kayak, Escalade, VTT

En complément des activités d'itinérance sur la voie verte, de nombreuses possibilités d'activités de pleine nature sont accessibles depuis Florac. La prestation inclut le transport depuis Florac jusqu'au lieu d'activité et permettra de compléter l'offre d'activités pour un produit touristique complet.



2. Le potentiel de valorisation patrimoniale

L'intérêt et la particularité de la ligne verte des Cévennes repose sur une valorisation patrimoniale le long de l'itinéraire de la voie verte. Cette valorisation pourra se faire sur :

• Le patrimoine ferroviaire de la ligne

L'histoire de la ligne de chemin de fer du CFD est en soi un premier vecteur de découverte et de thématisation de l'itinéraire. Une approche archéologique (vestiges de la voie, viaducs, tunnels, gares, ...) et ethnologique (incidences du CDF sur le mode de vie, ...) offre un grand potentiel d'interprétation. Les 15 viaducs et 15 tunnels pourront ainsi être mis en valeurs et reliés aux usages et aux évolutions qu'ils ont induits.



• Le patrimoine naturel et humain environnant

Autour de la voie verte, de nombreux sites patrimoniaux pourront être mis en relation et valorisés le long de l'itinéraire. Les thématiques rencontrées sont nombreuses et seront détaillées par secteur selon les éléments à mettre en valeur.

Le patrimoine religieux est un premier axe à développer dans cette région marquée fortement par la guerre des Camisards avec la présence d'églises et de temples.

Le patrimoine naturel dans ce territoire du Parc national des Cévennes est également un élément à ne pas oublier. Ceci concernera la géologie (et en particulier les témoignages de l'activité minière très présente autrefois), les paysages (avec la présence de panoramas exceptionnels sur les Cévennes le long du trajet) le petit patrimoine rural (moulins, canaux d'irrigations, ...), la faune (avec notamment la présence de chauve-souris dans les tunnels, le brame du cerf, ...) et aussi l'agropastoralisme (avec des vestiges comme des murets de terrasses en pierres sèches, et des drailles).

I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

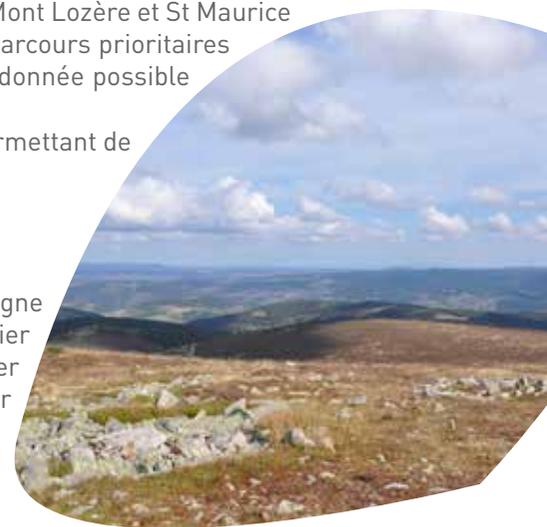
Concernant les drailles valorisables, nous pouvons noter particulièrement celle du « Languedoc » qui descend du Mont Lozère et St Maurice de Ventalon le long de la route des crêtes jusqu'à Portes où elle rejoint la Régordane. Elle figure aussi dans les parcours prioritaires de la Charte du PNC et offre plusieurs belles possibilités de valorisation à partir de la Ligne verte (boucle de randonnée possible de 60 km).

Ainsi la ligne verte des Cévennes serait un atout pour la valorisation du bien UNESCO des Causses et Cévennes, permettant de découvrir et de comprendre les paysages de l'agropastoralisme des Cévennes.

- **Le petit train touristique sur rail**



Le T.A.C (Train de l'Andorge en Cévennes) : une association de nostalgiques de la ligne C.F.D ont fait l'acquisition d'une loco diesel (BB67001) et de wagons pour relier Ste Cécile d'Andorge à St Julien des Points sur l'ancienne voie de chemin de fer départemental. Cette activité permet de faire revivre la vocation de transport par train de l'itinéraire pendant la saison estivale.



3. Les prestataires de services associés

En complément de l'offre d'activités (principale avec la voie verte et annexes avec les activités décrites ci-dessus), le territoire offre un certain nombre de services nécessaires à l'accueil des visiteurs. Des services marchands (notamment l'hébergement et la restauration) pourront se développer grâce à la voie verte, notamment pour les établissements situés à proximité immédiate de l'itinéraire.

- **L'office de tourisme**

L'office de tourisme inter-communautaire Cévennes Gorges du Tarn couvre la presque totalité du territoire de l'itinéraire de la Ligne verte facilitant la promotion, la conception de produits touristiques et leur commercialisation, ainsi que le contact avec les prestataires privés. Sur Sainte Cécile d'Andorge, l'Office de Tourisme de La Grand Combe sera

également un partenaire, tout comme au Nord de l'itinéraire l'Office de Tourisme du Pont de Montvert. Ces offices de tourisme ont des habitudes de travail partenarial entre eux, notamment sur la valorisation des grands sites touristiques, en appui avec le Comité Départemental du Tourisme de la Lozère.

Ces structures font partie des partenaires principaux du Syndicat Mixte pour la partie mise en tourisme de la Ligne verte qui s'appuiera sur elles pour mobiliser les acteurs du tourisme autour du projet.

- **L'hébergement**

Le territoire autour de la voie verte se situe dans une région capable de proposer plus de 4000 lits (dont la moitié en camping) dans le secteur autour de la voie verte (communautés de communes où passent la voie verte).

I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES



Sur un secteur plus restreint autour de 8 km de part et d'autre de la voie, la capacité d'hébergement hôtelier à la nuitée (tout type d'hébergements hors meublés de tourisme) se réduit à 3 000 lits, dont un peu plus du tiers en camping.

Villages vacances	388 lits
Chambres d'hôtes	210 lits
Camping	1802 lits
Hôtel	282 lits
Gîtes d'étape	315 lits
TOTAL	2997 lits

Source : Office de Tourisme de Florac

Il est à noter que la plupart de ces hébergements sont situés à Florac, commune de départ de la voie verte. Cependant, sur l'ensemble du parcours (à proximité immédiate de l'itinéraire, souvent dans les villages traversés) sont présents des chambres d'hôtes, hôtels et gîtes d'étape permettant d'assurer tous les 10km (à part à St Julien d'Arpaon, 10km après le départ de Florac) des possibilités d'hébergements pour des séjours en itinérance sur la voie verte.

Concernant les fréquentations, on note un essoufflement notable des hébergements en hôtellerie dans la zone Cévennes-mont Lozère correspondant au secteur traversé par la voie verte. Les chiffres du CDT Lozère indiquent en effet entre 2006 et 2014 une diminution du nombre de nuitées (-42% - 63 000 nuitées en 2014), une dégradation du taux d'occupation (-3,14%) et une diminution des capacités hôtelières du secteur, qui s'est fortement accéléré ces 5 dernières années. Même si globalement l'hôtellerie de plein air a compensé entièrement cette baisse de fréquentation (+22 % sur les nuitées - 145 599 nuitées en 2014), ces

• Les commerces et services

Le parcours traversant les centre-bourgs de village, il existe tout le long des possibilités de ravitaillement et de restauration. De même, dans les principaux bourgs (Florac / Collet de Dèze) se trouvent les services essentiels services médicaux, administrations, poste.

On peut trouver du ravitaillement (épiceries, boulangeries) dans 4 communes le long du parcours : Florac, St Privat de Vallongue, St Michel de Dèze et Le Collet de Dèze.

Des restaurants, crêperies et pizzerias sont également tout le long du parcours à : Florac (17), la Salle Prunet (1), Cassagnas (1), Saint Julien d'Arpaon (2), col de Jalcreste (2), Saint Privat de Vallongue (1), St Michel de Dèze (1), Collet de Dèze (4), Saint Julien des Points (1) et Ste Cécile d'Andorge (1).

chiffres montrent l'importance de la crise de l'hébergement en hôtellerie sur ce secteur.

La Ligne verte des Cévennes permettrait de conforter cette activité (besoins en lits hôteliers disponibles à la nuit) par :

- la création de nouveaux hébergements avec l'augmentation progressive du flux de visiteurs dans les secteurs où l'hébergement est absent ou n'offrant pas suffisamment de lits (phénomène observé avec le développement d'autres itinéraires en mode doux, notamment Stevenson).
- la redynamisation des structures existantes en apportant une nouvelle activité qui pourra être pratiquée notamment en allongement de la saison estivale.

Avec un taux d'occupation en campings de 28 % et hôtels de 38 %, les marges de progression existent avec le développement de nouvelles activités comme la voie verte (étude d'impact économique).

I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES



Par ailleurs, l'itinéraire passe par un pôle de services intermédiaire à Florac et un pôle de services de proximité au Collet de Dèze.

Le passage de la voie verte à proximité immédiate de ces commerces sera source de nouvelle activité par le flux augmenté de visiteurs.

• Produits du terroir

Les productions locales sont vendues dans des lieux de vente collectifs locaux (coopératives, magasins bio que l'on trouve essentiellement à Florac, mais également au Collet de Dèze), dans des marchés locaux (Le Collet de Dèze,...) mais aussi au col de Jalcreste qui est le lieu propice à un point de vente aménagé (halte sur la RN106, panorama sur des paysages très contrastés, et possibilité de restauration sur place).

De part et d'autre de la voie verte sont également situées à quelques kilomètres de la voie verte des fermes qui proposent des visites ainsi que la possibilité d'acheter des productions de fromage en vente directe (Ferme des Cévennes à La Salle Prunet, Chèvrerie de Felges à Cassagnas, ...)

• Offre de transport et transport de bagages

L'offre de transport est décrite dans le chapitre « Un itinéraire de pleine nature prometteur et idéalement situé » page 10. Le service de car existant en saison estivale permet de suivre l'itinéraire de la voie verte avec des arrêts dans l'ensemble des bourgs traversés par la Ligne verte. Le service de transport de bagages est également mis en place sur l'itinéraire Stevenson (commun avec le projet de voie verte entre Florac et Cassagnas). Ce service pourrait être amené à se développer facilement sur le reste de l'itinéraire en fonction de la demande.

D. Valorisation économique : Fréquentation et prospectives

1. Le parcours et sa fréquentation

Le parcours a une longueur totale de 49 km avec une pente moyenne de 1,85 %. Sur ce parcours pourront se développer de multiples usages :

- **la marche à pied** : par tronçons ou sur l'ensemble de l'itinéraire en itinérance (une dizaine d'heure de marche pour l'aller, soit des possibilités de fractionner l'itinéraire sur 2 ou 3 jours, ou plus selon le public)
- **la marche à pied accompagné d'un âne**
- **le VTT** : une journée de randonnée. Avec des vélos à assistance électrique, il pourrait même être envisagé un produit aller/retour.
- **le cheval** : une journée de cheval. Possibilité sur certains secteurs d'avoir un attelage.

Pour les retours, il faut compter 3/4h de voiture par la route nationale 106 ou 1h en transport en commun.

I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

Afin de pouvoir évaluer l'évolution de la fréquentation de la voie verte, des éco compteurs ont été installés pour une campagne de mesure de début juin à fin septembre 2016. Ces mesures vont permettre de pouvoir quantifier le potentiel de développement de l'itinéraire en comparant 3 points de mesure :

- **un point en amont de St Julien d'Arpaon** : tronçon versant Mimente vers Florac non commun avec le GR70 Stevenson et nécessitant de se déplacer en voiture pour y accéder. Ce point permet de mesurer la fréquentation de la voie verte pour des usagers venant spécifiquement pour l'itinéraire.
- **un point entre St Julien d'A. et Cassagnas** : tronçon versant Mimente commun avec le GR700. Ce point permet de mesurer la fréquentation de la voie verte commun avec un GR fréquenté (6 000 randonneurs annuels en moyenne comptés) et de voir l'évolution sur un tronçon qui devra avoir une fréquentation forte à terme.
- **un point à proximité du Collet de Dèze** : tronçon versant Vallée Longue accessible à pied depuis le centre-bourg du Collet de Dèze. Ce point permet de mesurer la fréquentation locale actuelle de l'itinéraire sur un usage promenade locale.

Les premiers résultats permettent de voir que le tronçon commun avec le GR 70 a comptabilisé près de 6 000 personnes, et les 2 autres compteurs entre 1 000 et 1 500. Ces premiers éléments montrent que la voie verte, sans aucun aménagement ni promotion importante attire déjà de nombreux visiteurs qui sont en attente de ce type d'infrastructure touristique.

Ces chiffres seront affinés avec une période d'analyse plus grande et, une fois les investissements réalisés, pourront permettre une comparaison pertinente sur l'évolution de la fréquentation.

2. Typologie des usagers attendus

Les usagers attendus sur la Ligne verte peuvent être définis selon la pratique de mobilité utilisée sur la voie verte (pédestre, cycliste, équestre, ...) ainsi que selon les conditions de venue sur le site par rapport à leur séjour (populations locales, excursionnistes, en séjour, en itinérance). Chacun de ces types d'usagers a des attentes différentes auxquelles la Ligne verte répondra partiellement ou totalement, induisant des projections de fréquentation différentes et des retombées économiques indirectes liées. Cette analyse est rendue possible par les retours d'expériences d'autres collectivités sur les voies vertes, notamment la Région Picardie.

• Les usagers selon les pratiques

▲ **Les randonneurs et promeneurs** : Les voies vertes ne sont pas les itinéraires préférentiels des randonneurs amateurs de GR, sauf tronçons communs, comme sur la partie avec Stevenson. La part de

fréquentation à attendre sur ce type de public devrait rester limitée pour un produit sur l'ensemble de l'itinéraire.

Cependant, la présence de loueurs d'ânes sur l'itinéraire peut amener au développement d'un produit familial randonnée avec ânes : l'itinéraire en pente douce, à largeur importante et sécurisé peut rendre attractif la Ligne verte sur un produit d'apprentissage de l'itinérance en randonnée. Enfin, les pratiques de la promenade (<5km) ou de jogging (5-20 km) seront fortes, mais avec peu de retombées économiques. Elles concerneront majoritairement les parties d'itinéraires connectées aux portes d'entrées de la Ligne verte (bourgs traversées). Elles renforceront ainsi l'attractivité globale du territoire autant pour le tourisme que pour l'accueil de nouvelles populations.

▲ **Les cyclistes** : Ils sont les utilisateurs majoritaires des voies vertes. Avec le revêtement envisagé, la voie verte sera à destination des VTC et VTT, pour un usage familial.



I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

Après analyse de l'offre sur le territoire cévenol et Lozérien, il apparaît la problématique de la topographie pour le développement de ces pratiques. L'itinéraire correspond donc parfaitement aux attentes des touristes en séjour dans les Cévennes (peu de pente, itinéraire sécurisé, prestataires en début de parcours).

Il pourra être envisagé des produits différents sur cette pratique avec de l'itinérance (2 étapes à destination d'un public familial) ou une seule étape (si besoin avec des vélos à assistance électrique) avec un prestataire qui, à l'image des canoës dans les Gorges du Tarn, pourront organiser le retour avec des navettes.

A terme, le raccordement avec d'autres voies vertes en émergences (cf. schémas national et régional) pourra permettre le développement de produits touristiques à destination des voyages itinérants en vélo avec

une clientèle étrangère importante au fort pouvoir d'achat et ayant le plus fort taux de retombées économiques par personne.

Il pourrait par exemple être envisagé la promotion d'un circuit en boucle en lien avec les paysages des Causses et Cévennes, inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Dans ce produit, en complément des voies vertes V70 et V85 qui sont plutôt situées en périphérie du bien inscrit, la Ligne verte et la voie verte projetée dans le schéma régional le long des Gorges du Tarn permettraient une traversée par le centre des Causses et Cévennes.

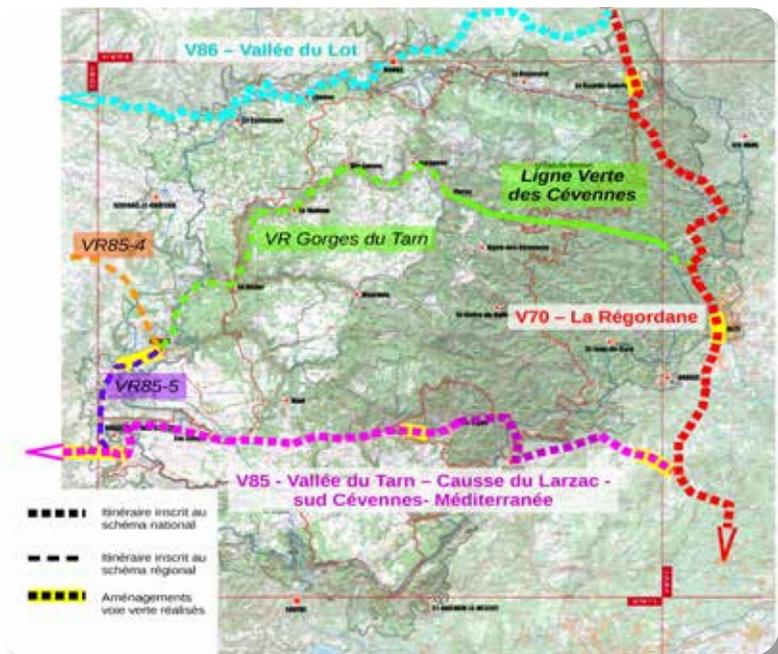
D'autres possibilités d'itinéraires en itinérance pourraient s'envisager avec la voie verte V86 au Nord le long de la vallée du Lot (avec un raccordement de cette voie verte à la V70 à l'Est et à une branche régionale de la V85 à l'Ouest).



▲ Les cavaliers et attelages : La présence de l'itinéraire équestre des 160 km de Florac est un atout à valoriser sur la voie verte. Il est ainsi envisagé au départ de Florac de suivre cet itinéraire hors voie verte jusqu'au pont manqué (après la Salle Prunet) puis une partie commune avec la Ligne verte jusqu'à St Julien d'Arpaon où l'itinéraire des 160km part vers le Sud.

Sur la suite de l'itinéraire des activités de randonnées équestres et d'attelage existent ou peuvent se développer. Par défaut, l'ouverture équestre de la voie verte sera opérationnelle sur l'ensemble du trajet répondant aux normes de sécurité liées à cette pratique.

Cependant une attention particulière continue sera portée aux conflits d'usages potentiels avec les autres pratiquants afin d'adapter les tronçons ouverts à la pratique équestre selon le développement de la fréquentation des différents usages et de l'impact économique généré par ces changements.



Possibilités de circuits autour du bien inscrit UNESCO «Causses Cévennes»



I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

- **Les usagers selon leur lien avec le territoire**

▲ **Les populations résidentes et secondaires** : Cela concerne les personnes vivant à Florac (2 000 habitants permanents et environ 1 000 résidents secondaires) et dans les autres bourgs traversés par la voie verte (dont Le Collet de Dèze à 696 habitants et Ste Cécile d'Andorge à 586 habitants et les autres communes comptant en tout moins de 1 000 habitants). La voie verte sera utilisée par ces usagers comme lieu de promenade et de détente à pied (promenade/jogging) ou en vélo. Les retombées économiques liées directement à la voie verte sont faibles par cette pratique mais participent à l'attractivité des territoires.

Il est à noter que cet équipement favorisera également les usages de mobilités douces entre bourgs traversés, notamment entre Florac et La Salle Prunet qui viennent de fusionner dans une commune nouvelle et où la voie verte permettra de relier le village de La Salle Prunet directement au centre de Florac.

Au Collet de Dèze, la voie verte passe devant la maison de retraite (située dans l'ancienne gare) et permet ainsi au résident de bénéficier d'un lieu de promenade adapté à leur condition physique.

▲ **Les excursionnistes** : Les excursionnistes sont situés dans une zone de une heure autour du point de départ de la voie verte. Cela concerne essentiellement le Sud de la voie verte avec la proximité d'Alès à 30 minutes (40 000 habitants) et Nîmes à une heure (140 000 habitants). Au Nord, Mende (12 000 habitants) est situé à 40 minutes.

Il est intéressant de noter qu'Alès et Nîmes sont reliés au départ de la voie verte à Ste Cécile d'Andorge par le train avec des TER directs. Pour Mende, une liaison par bus avec Florac a été mise en place tout au long de l'année.

Même si la voie verte est située dans une zone faiblement peuplée, la part des excursionnistes peut être importante, car elle correspond à la demande d'activité en milieu naturel des citadins des zones urbaines d'Alès et de Nîmes.

La dépense moyenne des excursionnistes est estimée de 10 à 15 € la journée. La présence du petit train touristique et de la base nautique des Camboux à proximité de Ste Cécile d'Andorge peut également permettre de créer un pôle d'activités attractif pour les excursionnistes et renforçant la pérennité de chacune de ces activités.

▲ **Les touristes en séjours** : Pour cette catégorie d'usagers, la voie verte pourra se positionner comme un vecteur déclenchant au séjour (notamment pour des courts séjours) et surtout comme une offre d'activité supplémentaire à la région des Causses et Cévennes pour accroître l'attractivité de la destination.

La Ligne verte correspond aux attentes des touristes en séjour dans ce territoire de Parc national en mobilité douce conciliant activité sportive et découverte patrimoniale et environnementale. Ce renforcement d'activité est essentiel notamment sur la partie Est de l'itinéraire, car ne disposant pas de l'offre d'activités liées aux Gorges du Tarn vers Florac.

Les dépenses estimées pour ces usagers se situent entre 15 et 25 € par jour. Cette dépense pourrait être revue à la hausse sur la Ligne verte des Cévennes avec la création de prestations liées aux usages (locations / prestations de VTT, ânes, ...).

▲ **Les itinérants** : Ils sont la catégorie permettant la meilleure valorisation de la voie verte avec des dépenses par jour estimées de 45 à 60 €. Cependant, cette clientèle est la moins nombreuse et repose sur une pratique cycliste le long de grands itinéraires en continu. Cela suppose donc que l'itinéraire de la Ligne verte soit complètement réalisée selon le cahier des charges voies vertes et qu'elle soit reliée aux autres itinéraires nationaux et régionaux afin d'avoir une réelle fréquentation de ce type de public.

Ces usagers seront donc à viser sur du long terme, mais, pour pouvoir les attirer, il est essentiel que ce maillon, dans le réseau des grands itinéraires de voies vertes qu'est la Ligne verte des Cévennes, soit réalisé.

I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

En complément, il peut être envisagé des publics itinérants pédestres, sur une pratique de découverte à destination familiale sur un produit « randonnée avec un âne ». La part de ce public dans les usagers de la voie verte reste cependant faible globalement et relativement difficile à estimer.

3. La fréquentation projetée

Afin de pouvoir estimer l'évolution de la fréquentation de l'itinéraire de la ligne verte sous l'effet de l'aménagement de l'itinéraire, une étude d'impact économique a été réalisée par le Syndicat mixte en 2009. Cette étude s'appuie sur les parallèles possibles avec d'autres expériences et des études synthèses de mise en place de voies vertes.

L'analyse de l'évolution de la fréquentation doit cependant être affinée pour déterminer la part correspondant à chaque type d'utilisateur, ceci afin de déterminer les retombées économiques induites (chaque type d'utilisateur ayant des dépenses par jour et par personne différentes).

Notre prospective s'appuie également sur les relevés d'éco-compteurs placés en 2016 pour mesurer la fréquentation de l'itinéraire sans aménagement.

Dans les comparaisons avec les voies vertes dans des territoires semblables comme les voies vertes rurales de moyenne montagne telles la V51 (Tour de la Bourgogne) ou la voie verte Pirinexus (Pyrénées Orientales), on note une utilisation de l'infrastructure d'avril à septembre (étalement de la saison) avec un pic pendant la saison estivale. La moyenne de fréquentation est mesurée entre 12 000 et 40 000 usagers par an sur des comptages réalisés dans les secteurs les plus ruraux, excentrés par rapport à des zones urbaines (source : Plateforme nationale des fréquentations,

Départements et régions cyclables).

À moyen ou long terme dans la perspective de la mise en place des voies vertes préconisées dans les schémas national et régional, la mise en place de produits tels le tour des Causses et Cévennes pourrait s'apparenter à la politique de développement des voies vertes en Bourgogne avec la mise en place du Tour de la Bourgogne drainant 1 million d'utilisateurs identifiés par an sur l'ensemble de leur réseau, soit 650km de voies vertes réalisées (source : Etude de fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à Vélo, Comité Régional du Tourisme de Bourgogne).

Pour le démarrage, en comparaison, le chemin de Stevenson, qui s'adresse à un public plus restreint de randonneurs, accueille chaque année 6 000 randonneurs. Partir sur un objectif de fréquentation initiale de l'ordre de 10 000 personnes semble donc réaliste et minimal, et reste cohérent par rapport aux chiffres de fréquentation obtenus par comptage en 2016. Mais le plus important pour valoriser l'investissement public en matière de retombées économiques restera à faire venir les types d'utilisateurs à forte retombées économiques pour le territoire.



I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

4. Les retombées économiques attendues

De l'analyse des retombées économiques d'autres projets de voie verte en France, des constantes reviennent sur les apports aux activités touristiques de la mise en œuvre d'une telle infrastructure :

▲ le soutien de l'activité et la croissance des commerces, des hébergements et de la restauration avec une hausse de la fréquentation et un allongement de la saison hors juillet / août.

▲ le développement par la vente directe de l'agriculture locale et des produits locaux.

▲ la création de nouveaux services liés à l'activité touristique et aux loisirs du fait de la création de nouveaux flux touristiques.

Concordant avec l'atelier tourisme de la Ligne verte des Cévennes en 2016, des éléments à prendre en compte pour la réussite du projet sont ressortis :

▲ bien cerner le produit touristique et définir les clientèles cibles pour assurer une bonne mise en marché (importance de relier la valorisation patrimoniale de l'itinéraire à la mise en tourisme).

▲ mobiliser et coordonner les prestataires touristiques sur l'itinéraire pour impulser une dynamique afin de gagner en qualité (adaptation des prestataires touristiques sur le moyen / long terme).

▲ expérimenter une communication basée sur l'événementiel afin d'augmenter la renommée de l'itinéraire

Au-delà de cette analyse qualitative sur les retombées, l'étude d'impact économique avait tenté une prospective et concluait à la possibilité d'augmentation de 20 % des nuitées (soit 36 000 nuitées supplémentaires). Des études peuvent montrer que cette augmentation permettrait la création de 36 ETP supplémentaires dans l'économie locale.

En reprenant les analyses économiques réalisées dans les études d'impact d'autres voies vertes réalisées (notamment le tour de la Bourgogne) et en reprenant les chiffres objectifs de fréquentation, il est possible d'estimer des montants de retombées économiques sur le territoire.

Ces études montrent en effet des pourcentages d'utilisateurs selon leur profil (touristes / itinérants / excursionnistes et locaux) et des moyennes de coût par profil (60 €/jour pour les itinérants, 25 €/jour pour les touristes et 1 €/jour pour les excursionnistes et locaux). Pour les pourcentages, il a été constaté la présence de 25 % de touristes (dont les itinérants) et de 75 % d'excursionnistes et locaux. Pour détailler les touristes, dans une situation de voies vertes reliées pour former un itinéraire conséquent, il est constaté la répartition en 9 % pour les itinérants et 14 % en touristes résidents.

Pour notre simulation, nous retiendrons un taux initial de touristes itinérants de 3 % considérant l'absence de liaison avec d'autres voies vertes, mais les possibilités de produits touristiques sur de l'apprentissage du vélo ou de la randonnée avec un âne.



I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

Ces coûts comprennent les dépenses réalisées dans l'hébergement, la restauration, les transports, les produits du terroir, les activités touristiques et les souvenirs. On peut ainsi estimer les retombées économiques induites par la nouvelle fréquentation qu'apporterait la Ligne verte des Cévennes. A ce chiffre brut, un ratio en année de rentabilité de l'investissement (similaire au retour sur investissement) peut être calculé afin de se rendre compte de l'efficacité des crédits publics affectés à cette opération.

Hypothèse basse / première année de fonctionnement	Hypothèse basse / rythme de croisière - objectif	Hypothèse basse / rythme de croisière avec liaison aux autres itinéraires des schémas - à terme
10 000 jours usagers (fréquentation minimale sur itinéraire comparable hyper rural)	40 000 jours usagers (fréquentation moyenne sur itinéraire comparable hyper rural)	40 000 jours usagers et passage de 3 % à 9 % des touristes itinérants
3 % itinérants (soit 300 jours usagers) x 60€ → 18 000 €	3 % itinérants (soit 1 200 jours usagers) x 60€ → 72 000 €	9 % itinérants (soit 3 600 jours usagers) x 60€ → 216 000 €
22 % touristes (soit 2 200 jours usagers) x 25€ → 55 000 €	22 % touristes (soit 8 800 jours usagers) x 25€ → 220 000 €	22 % touristes (soit 6 400 jours usagers) x 25€ → 160 000 €
75 % excursionnistes (soit 7 500 jours usagers) x 1€ en moyenne → 7 500 €	75 % excursionnistes (soit 30 000 jours usagers) x 1€ en moyenne → 30 000 €	75 % excursionnistes (soit 30 000 jours usagers) x 1€ en moyenne → 30 000 €
Total : 80 500 € / an de retombées économiques sur le territoire	Total : 322 000 € / an de retombées économiques sur le territoire	Total : 406 000 € / an de retombées économiques sur le territoire
Ratio de rentabilité de l'investissement : 57 ans (23 ans pour l'autofinancement)	Ratio de rentabilité de l'investissement : 14 ans (5,7 ans pour l'autofinancement)	Ratio de rentabilité de l'investissement : 11 ans (4,5 ans pour l'autofinancement)

Ainsi, nous pouvons noter que si dans un premier temps l'investissement aura un faible ratio de retour sur investissement, les potentialités de l'équipement une fois achevé et bénéficiant d'une bonne promotion permettront de dégager des retombées économiques importantes sur ce territoire en difficulté. Le ratio de retour sur investissement devient rapidement acceptable (14 ans avec un objectif de 40 000 visiteurs qui reste largement atteignable en comparaison avec d'autres voies vertes et la fréquentation d'autres sites touristiques en Lozère).

I. LA LIGNE VERTE, UN ÉQUIPEMENT STRUCTURANT, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

Ces bénéfices seront d'autant plus importants que les autres voies vertes prévues dans les schémas seront réalisées et reliées entre elles afin de proposer un véritable produit touristique d'envergure internationale s'appuyant sur les paysages des Causses et Cévennes inscrits à l'UNESCO capable de rivaliser avec d'autres itinéraires nationaux dont les retombées économiques sont chiffrées en million d'euros (34,9 M€ annuel pour le tour de Bourgogne).

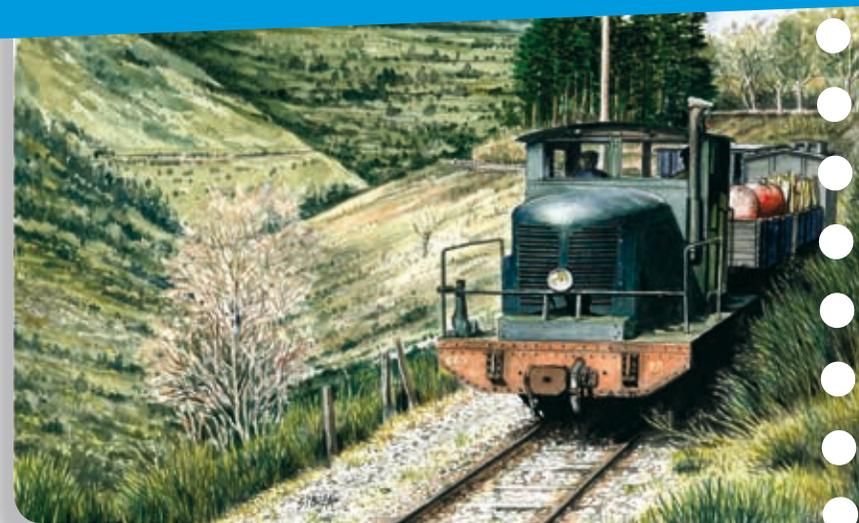
Vu l'avancée actuelle de réalisation des travaux sur les voies vertes inscrites aux schémas, la réalisation de ce premier tronçon sur l'ancien chemin de fer des Cévennes semble incontournable afin d'enclencher la mise en œuvre d'une infrastructure touristique ambitieuse et prometteuse pour la région Occitanie.

Au-delà des seules retombées économiques dans le secteur touristique, l'infrastructure permettra également d'avoir des retombées indirectes sur l'amélioration de la qualité de vie des habitants dans le cadre de la croissance verte et d'un développement plus durable. En effet, ne sont pas présentés dans le détail ici l'ensemble des bénéfices en faveur de la promotion des modes doux de déplacement. Des portions traversant les bourgs faciliteront en effet ces déplacements doux à l'intra-communal ainsi que ceux entre communes proches comme entre le Collet de Dèze et Saint Michel de Dèze par exemple ou entre Florac et La Salle Prunet. Cet itinéraire en particulier est inscrit dans le schéma des mobilités douces de la communauté de communes Florac Sud Lozère.

Enfin, cet équipement améliorera globalement l'image du territoire dans l'esprit en étant le reflet du développement durable voulu par les habitants et les élus. Ceci concourt à l'attractivité du territoire autant pour les touristes (amélioration du panel d'offre d'activités de pleine nature dans le choix d'une destination éco-touristique) que pour l'accueil de nouvelles populations (accueil dans un territoire marqué par une relation équilibrée entre l'homme et la nature).



II. PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX



Un train dans la vallée de la Mimente en direction de Florac, 1964 Aquarelle SMLVC

SÉCURISER

AMÉNAGER

VALORISER
ÉCONOMIQUEMENT

Conscient qu'une simple réhabilitation de l'itinéraire de l'ancien chemin de fer du CFD ne suffira pas pour faire de la ligne verte en Cévennes un véritable outil de développement du territoire, le Syndicat Mixte a souhaité inscrire ce programme d'investissement dans une stratégie affirmée de développement s'appuyant sur les forces et faiblesses du territoire et du projet.

Ainsi, à partir du diagnostic rappelé dans les pages précédentes, 3 enjeux ont pu être défini pour permettre de hiérarchiser les actions à mener et de les programmer dans le temps en identifiant les acteurs clés à impliquer.

II. PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX

A. Ouverture de la voie verte

L'ouverture de la voie verte correspond à l'ensemble des travaux nécessaires pour permettre l'utilisation de l'itinéraire en toute sécurité par des utilisateurs.

ATOUTS		FAIBLESSES	
territoire	<ul style="list-style-type: none"> - une implication de l'ensemble des structures locales sur les domaines d'actions spécifiques clés (Parc national, Département, DDT, ...) - présence d'artisans en pierres sèches pour entretenir le patrimoine - territoire en cohérence avec le projet (culture et histoire) 	territoire	<ul style="list-style-type: none"> - peu d'ingénierie de projets dans les collectivités locales
projet	<ul style="list-style-type: none"> - la proximité de la route nationale : accès à la voie verte facilité en différents points de l'itinéraire - des projets contribuant à la mise en valeur de la voie verte (projets circuits VTT, aménagements, ...) - de nombreuses études pour faire mûrir le projet - une partie de parcours commun avec le GR 70 - chemin de Stevenson 	projet	<ul style="list-style-type: none"> - sauvegarde des ouvrages d'art à réaliser en urgence - problématique de la route nationale qui a « grignoté » l'emprise du CDF par des élargissements induisant la réalisation de solutions alternatives
OPPORTUNITES		MENACES	
territoire	<ul style="list-style-type: none"> - projet de requalification du col de Jalcreste - un projet d'inscription de la voie verte dans le schéma Régional pour permettre une mise en continuité avec d'autres itinéraires pour faciliter la grande itinérance 	territoire	<ul style="list-style-type: none"> - un itinéraire très emprunté par les habitants et professionnels (exploitation du bois, apiculteurs, chasseurs, habitations, ...)
projet	<ul style="list-style-type: none"> - développement d'un tourisme moins consommateur d'énergie / éco-tourisme 	projet	<ul style="list-style-type: none"> - problématiques de la continuité foncière du tracé - une charge d'entretien importante pour le fonctionnement des collectivités - problématique des traversées de la route nationale

ENJEU IDENTIFIÉ

Permettre l'ouverture au public dans de bonnes conditions de sécurité de la voie verte sur l'ensemble du tracé à court terme afin de sauvegarder les ouvrages d'art en péril

II. PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX

B. qualification de la voie verte

La qualification de la voie verte correspond aux valorisations nécessaires pour apporter un attrait à l'itinéraire au-delà de la simple sécurisation. Cela concerne les équipements d'agrément ainsi que les équipements permettant une valorisation du patrimoine.

ATOUTS		FAIBLESSES	
territoire	<ul style="list-style-type: none"> - une structure pour porter les projets autour de la voie verte - territoire en cohérence avec le projet (culture et histoire) - offre d'itinérance et de sentiers d'interprétation importante - présence d'artisans en pierres sèches pour entretenir le patrimoine 	territoire	<ul style="list-style-type: none"> - un territoire de vallées sans pôle touristique important - Notoriété à développer - peu d'ingénierie de projets dans les collectivités locales
projet	<ul style="list-style-type: none"> - faible déclivité : une exception en Cévennes - un parcours en fond de vallée : présence de lieux de baignade, d'activités et d'hébergement sur l'itinéraire - la proximité de la route nationale : accès à la voie verte facilité en différents points de l'itinéraire - des projets contribuant à la mise en valeur de la voie verte (projets circuits VTT, aménagements, ...) - une partie de parcours commun avec le GR 70 - chemin de Stevenson 	projet	<ul style="list-style-type: none"> - problématique de la route nationale qui a « grignoté » l'emprise du CDF par des élargissements induisant la réalisation de solutions alternatives

ENJEU IDENTIFIÉ

Améliorer les conditions de pratique de l'itinéraire et la valorisation du patrimoine (notamment ferroviaire) afin d'offrir une activité de pleine nature de qualité reconnu en tant qu'itinéraire majeur dans la traversée des Cévennes.

OPPORTUNITES		MENACES	
territoire	<ul style="list-style-type: none"> - tourisme : un potentiel sous exploité - pluri-activité : possibilités d'activités tout le long du trajet - projet d'aménagements autour de l'ancienne gare de Florac - projet de requalification du col de Jalcreste - un projet d'inscription de la voie verte dans le schéma Régional pour permettre une mise en continuité avec d'autres itinéraires pour faciliter la grande itinérance 	territoire	<ul style="list-style-type: none"> - gouvernance (capacité à s'organiser sur le long terme pour faire vivre et développer l'itinéraire et sa commercialisation) - un itinéraire très emprunté par les habitants et professionnels (exploitation du bois, apiculteurs, chasseurs, habitations, ...)
projet	<ul style="list-style-type: none"> - développement de la notoriété de l'inscription UNESCO des Causses et Cévennes, facteur d'attractivité pour la voie verte des Cévennes 	projet	<ul style="list-style-type: none"> - une charge d'entretien importante pour le fonctionnement des collectivités

II. PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX

C. Commercialisation de la voie verte

La commercialisation de la voie verte correspond à l'ensemble des actions nécessaires pour aboutir à une valorisation économique de l'infrastructure par le tourisme notamment.

ATOUTS		FAIBLESSES	
territoire	<ul style="list-style-type: none"> - une agriculture vivante et diversifiée - des produits agricoles de qualité (châtaigne, fromages, ...) - un fort potentiel d'accueil - territoire du parc national des Cévennes - une vie culturelle foisonnante - aménités fortes du territoire : paysages inscrits au patrimoine mondial UNESCO, patrimoine bâti et historique, ... - situation géographique : proximité de pôles urbains (Florac, Alès) - notoriété des Cévennes - une offre d'APN attractive, diverse et de qualité avec des professionnels intéressés pour développer des produits autour de l'itinéraire 	territoire	<ul style="list-style-type: none"> - transports collectifs peu développés - saison très concentrée sur la période estivale - un territoire de vallées sans pôle touristique important - notoriété à développer - faible densité de populations
projet	<ul style="list-style-type: none"> - un parcours en fond de vallée : présence de lieux de baignade, d'activités et d'hébergement sur l'itinéraire - mobilisation des acteurs autour de l'émergence - une partie de parcours commun avec le GR 70 - chemin de Stevenson 	projet	<ul style="list-style-type: none"> - appropriation du projet à conforter, culture du faire ensemble à encourager - linéaire de 50km trop court au regard d'autres voies vertes pour capter la clientèle de cyclistes itinérants

ENJEU IDENTIFIÉ

Mobiliser et structurer les acteurs locaux (et en particulier du tourisme) pour faire de la voie verte en Cévennes un produit touristique vecteur de développement économique pour l'ensemble des Cévennes.

OPPORTUNITES		MENACES	
territoire	<ul style="list-style-type: none"> - tourisme : un potentiel sous exploité - pluri-activité : possibilités d'activités tout le long du trajet - itinérance et voies vertes : tendance majeure en termes de pratiques touristiques - proximité de bassins émetteurs de clientèles de proximité - de nombreuses démarches de mise en réseau des acteurs (Parc national, Pays, ...) - un projet d'inscription de la voie verte dans le schéma Régional pour permettre une mise en continuité avec d'autres itinéraires pour faciliter la grande itinérance 	territoire	<ul style="list-style-type: none"> - gouvernance (capacité à s'organiser sur le long terme pour faire vivre et développer l'itinéraire et sa commercialisation)
projet	<ul style="list-style-type: none"> - potentiel pour tout le territoire des Cévennes - développement de la notoriété de l'inscription UNESCO des Causses et Cévennes, facteur d'attractivité pour la voie verte des Cévennes 	projet	<ul style="list-style-type: none"> - une charge d'entretien importante pour le fonctionnement des collectivités

III. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

A. Objectifs de développement et programmation des actions

Pour chacun des trois enjeux identifiés, un axe de développement et des objectifs ont été déterminés. Afin de répondre aux objectifs fixés, des actions seront mises en œuvre (actions qui peuvent répondre à plusieurs objectifs) pour la période 2016-2019.

AXE 1

Permettre l'ouverture au public dans de bonnes conditions de sécurité de la voie verte sur l'ensemble du tracé à court terme afin de sauvegarder les ouvrages d'art en péril

1

Objectif 1

Réaliser les travaux d'urgence sur les ouvrages d'art afin d'éviter leur dégradation et des coûts de remise en état plus importants par la suite.

Objectif 2

Assurer la sécurité des usagers par la mise en place sur l'ensemble du linéaire de gardes corps et d'un revêtement de chemin adéquat à la randonnée.

Objectif 3

Traiter les points noirs de coupure de la voie verte.

Actions répondant à ces objectifs

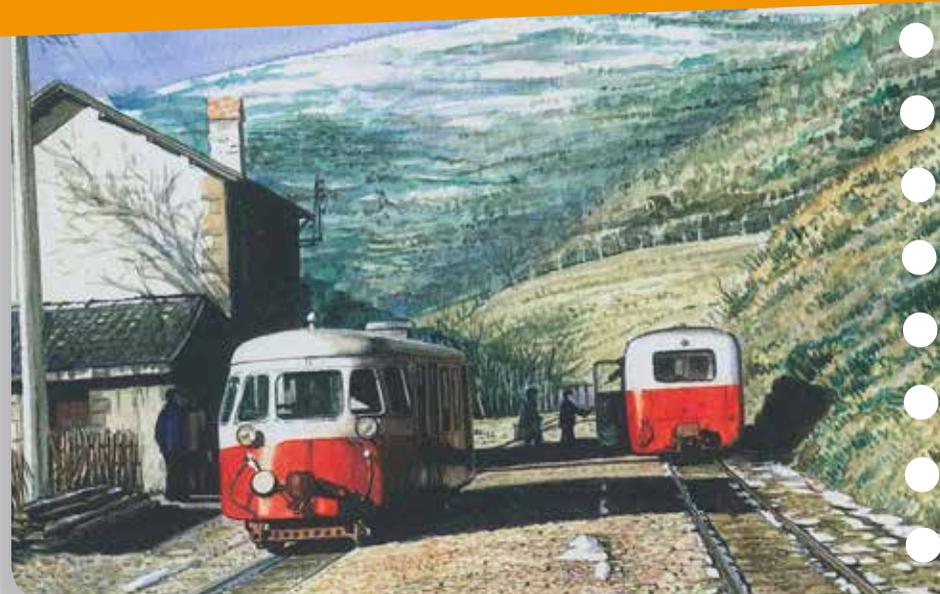
Action 1

Travaux d'investissements préalables à l'ouverture de la voie verte (avec 2 itinéraires de contournement temporaires).

Action 2

Travaux d'investissements sur les 2 itinéraires de contournement (Col de Jacreste et Ron Corbière - St Michel de Dèze).

Action 3 : Plan de gestion de la Ligne verte.



Autorails se croisant à la gare de Cassagnas, 1968 Aquarelle SMLVC



État de la voie actuel au niveau d'un tunnel, S. Laget CD48

III. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

AXE 2

Améliorer les conditions de pratique de l'itinéraire et la valorisation du patrimoine (notamment ferroviaire) afin d'offrir une activité de pleine nature de qualité reconnu en tant qu'itinéraire majeur dans la traversée des Cévennes.

2

Objectif 1

Aménager la voie verte de façon qualitative pour la randonnée dans le respect du patrimoine naturel du Parc national des Cévennes.

Objectif 2

Intégrer le passage de la voie verte aux villages traversés pour concilier les multi-usages nécessaires et permettre un développement économique le long de l'itinéraire.

Objectif 3

Apporter une plus-value à l'itinéraire par la mise en place d'outils d'interprétation et une signalétique adaptée permettant de découvrir le patrimoine naturel et culturel du territoire traversé.



Éléments de patrimoine ferroviaire encore présents sur la voie à valoriser, S. Laget CD48



Actions répondant à ces objectifs

Action 1

Travaux d'investissements préalables à l'ouverture de la voie verte.

Action 4

Mise en place d'outils d'interprétation du patrimoine naturel et culturel le long de la voie verte.

Action 5

Valorisation des sites et itinéraires à proximité et en liaison avec la voie verte (sentiers d'interprétations du PNC, PR, sentiers VTT, ...) afin de compléter les outils d'interprétation de l'action 3 en approfondissant certaines thématiques.

III. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

AXE 3

Mobiliser et structurer les acteurs locaux (et en particulier du tourisme) pour faire de la voie verte en Cévennes un produit touristique vecteur de développement économique pour l'ensemble des Cévennes.

3

Objectif 1

Asseoir la notoriété de l'itinéraire par une reconnaissance officielle et la promotion du produit touristique.

Objectif 2

Continuer l'appropriation de cet itinéraire structurant par la population locale par de l'animation et notamment de l'événementiel sur la voie verte.

Objectif 3

Structurer les acteurs du tourisme le long de l'itinéraire pour le développement d'un produit touristique.

Actions répondant à ces objectifs

Action 6

Faire inscrire l'itinéraire au PDESI et schéma régional des voies vertes.

Action 7

Obtenir le label tourisme et handicap pour les portions ciblées.

Action 8

Faire vivre l'association « du CFD à la voie verte » avec la réalisation d'un événement annuel impliquant la population locale à l'itinéraire.

Action 9

Créer une structure d'association des professionnels du tourisme autour de la voie verte pour en assurer sa mise en tourisme et sa promotion.



Expositions et festivités organisées dans le cadre du centenaire du CFD 2009; SM LVC



III. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

B. Liens avec les grands projets de territoires

Cette stratégie de territoire axée sur le développement de la voie verte s'inscrit pleinement dans les axes de développement touristiques d'autres grands projets de territoire. A déjà été évoqué la charte du **Parc national des Cévennes** avec les mesures 7.2.1 : Faire de la randonnée non motorisée le vecteur principal de la découverte du territoire et du développement touristique et de la mesure 7.2.2 : Offrir un espace exceptionnel de découverte pour sa nature, la qualité de ses paysages et sa tranquillité (éco-mobilité favorisée).

Le **Parc national des Cévennes est d'ailleurs positionné comme un partenaire incontournable** dans la mise en œuvre du projet et sa valorisation ultérieure. L'Établissement public s'est engagé aux côtés du Syndicat mixte avec un soutien technique au projet, notamment dans le cadre de la mise en place de produits éco-touristiques qui s'appuieront sur l'itinéraire.

Le Parc national est en pointe sur le développement de l'éco-tourisme dans les Cévennes et a su mobiliser des acteurs privés dans cette démarche. La dynamique se poursuit avec la création de la marque « Esprit Parc » (marque-label respectant la charte européenne du tourisme durable) pour les hébergements mais aussi prochainement des restaurants et lieux de visites.

La plateforme numérique de découverte du Parc national est également un outil de promotion de l'itinéraire et de liens avec les autres sites patrimoniaux et d'activités de pleine nature à utiliser. Plus généralement, le partenariat avec le Parc national des Cévennes permettra d'associer la destination Parc national aux produits touristiques de la voie verte.



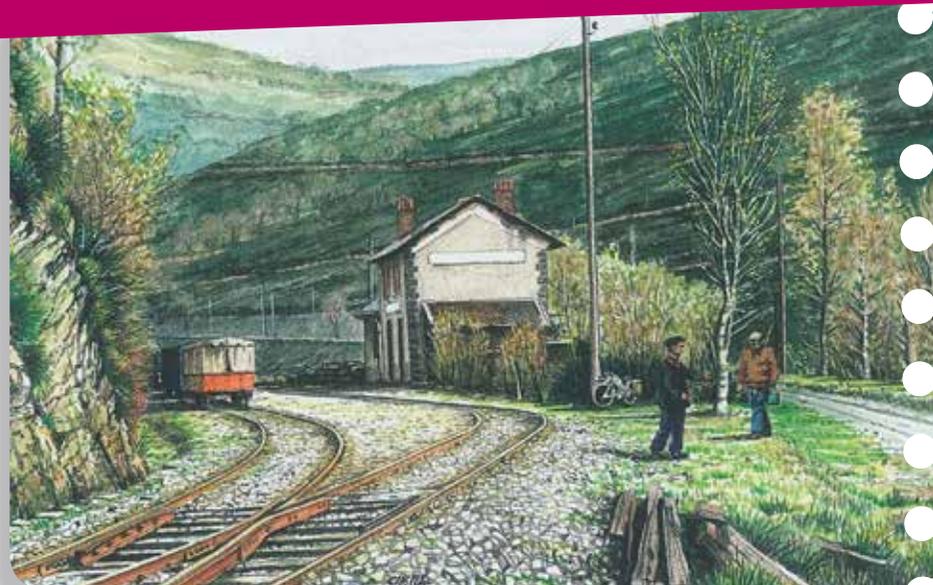
Carte actuelle de promotion de l'itinéraire, du patrimoine et des prestataires touristiques à proximité, SM LVC

Le rôle de l'itinérance dans le développement touristique et le développement durable des territoires est aussi appuyé par les politiques de massif, avec notamment deux appels à projets où peut s'inscrire la voie verte :

- **les pôles de pleine nature**, notamment avec la candidature des Gorges du Tarn qui a été retenue en phase d'émergence. Ce pôle de pleine nature confirme cette stratégie d'itinérance à travers des modes doux de déplacement.
- **les grandes itinérances du Massif central** où la Ligne verte des Cévennes pourrait être inscrite comme premier maillon d'un réseau beaucoup plus important de voies vertes en massif central (lien avec la voie verte de la vallée du Lot en cours). Toutes les actions sur la mise en tourisme pourraient alors s'inscrire dans cette démarche pour obtenir les financements nécessaires à leur réalisation.

IV. FICHES ACTIONS

Le détail des actions sera précisé dans des fiches actions selon le modèle des fiches actions FEDER. Un résumé de ces fiches actions est présenté ci-après :



Arrêt en gare de Saint Julien d'Arpaon,
1964 Aquarelle SMLVC

Action 1 **Travaux d'investissements préalables à l'ouverture de la voie verte**

L'action consiste en la réalisation des travaux nécessaires à l'ouverture de la voie verte au grand public qui comprend :

- La sécurisation des ouvrages d'art, viaducs, tunnels, aqueducs...
- La transformation du ballast de la voie ferrée en piste pédestre et cyclable.
- Les équipements de sécurité : garde-corps, éclairage des tunnels, signalisation...
- Les équipements mobiliers : tables, bancs, poubelles, panneaux informatifs...
- La réalisation des raccordements des tronçons qui ont été détruits lors de l'élargissement de la Route nationale 106.
- La maîtrise d'œuvre.

Le projet concernera le traitement aux normes voie verte de l'ensemble de l'itinéraire, mis à part les tronçons : Viaduc du Blocard – Tunnel de Jalcreste et Ron Corbière – St Michel de Dèze pour lesquels un itinéraire temporaire de substitution sera mis en place. Ces itinéraires temporaires seront calibrés pour un usage pédestre uniquement.

Pour ces 2 itinéraires, des variantes et études complémentaires sont à prévoir avant de pouvoir passer à une phase travaux.

IV. FICHES ACTIONS

Action 2 Travaux d'investissements sur les 2 itinéraires de contournement

L'action consiste en la réalisation des travaux nécessaires à la mise aux normes voie verte des tronçons Viaduc du Blocard – Tunnel de Jalcreste et Ron Corbière – St Michel de Dèze.

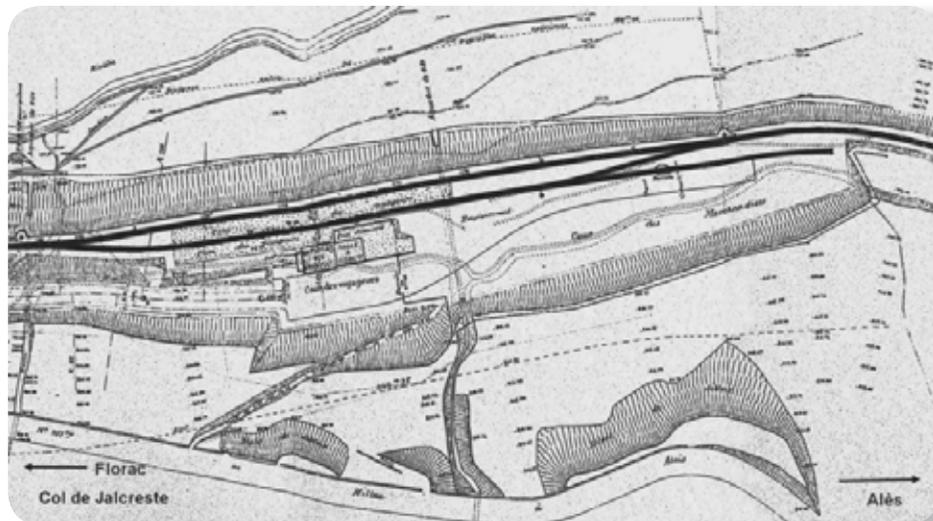
Pour chacun de ces itinéraires, l'itinéraire objectif reste à affiner avec des variantes possibles (notamment pour le tronçon au niveau du col de Jalcreste).

L'action comprendra :

- le choix de l'itinéraire objectif parmi les variantes.
- une animation foncière (avec DUP si nécessaire) pour permettre une maîtrise du foncier sur certaines parcelles privées.
- la mise en œuvre des travaux nécessaires (sécurisation des ouvrages, traitement du linéaire, équipements de sécurité, maîtrise d'œuvre)



massifcentralferroviaire.com



IV. FICHES ACTIONS

Action 3 Plan de gestion

L'action consiste en la mise en place d'un plan de gestion global pour l'entretien de la voie verte suite à l'investissement initial. Ce plan de gestion devra permettre de définir :

- les interventions physiques et financières de chaque collectivité (communes / communautés de communes / Syndicat Mixte / Département) selon les types de travaux à réaliser.
- les moyens de contrôle à priori et à posteriori des travaux à effectuer pour garantir une unité de traitement tout le long de l'itinéraire.

Cette action nécessitera pour son élaboration un travail d'animation et de rédaction. Pour son application, les moyens nécessaires en matière de ressources humaines devront être prévues dans l'élaboration du plan de gestion.



MEDDTL, PIMP

IV. FICHES ACTIONS

Action 4 Mise en place d'outils d'interprétation du patrimoine naturel et culturel

L'action consiste en la valorisation du patrimoine naturel et culturel le long de l'itinéraire. En premier lieu sera valorisé le patrimoine ferroviaire de l'itinéraire lui-même à travers les nombreux ouvrages d'art, gares et vestiges de la ligne du CFD. Le long de l'itinéraire, d'autres thématiques sont aussi intéressantes à traiter comme les paysages de l'agropastoralisme inscrits à l'UNESCO, des bâtiments historiques, l'histoire du protestantisme et des camisards, la ligne de partage des eaux, la géologie, la faune et la flore du Parc national (notamment les chauves souris), ...

Cette valorisation pourrait se faire par

- **une exposition itinérante**
 - ▲ lieux d'exposition pressentis : OT de Florac / OT Collet de Dèze.
 - ▲ des collections seront à récupérer et à valoriser.
 - ▲ des panneaux d'exposition seront à concevoir.
 - ▲ un complément numérique serait à imaginer.
- **des panneaux d'interprétation thématiques** notamment aux entrées de la voie verte et des compléments (sous format numérique et/ou panneaux) le long de l'itinéraire
 - ▲ le fil rouge serait les voies de communication et le CFD.
 - ▲ les autres thématiques pourront être valorisées par tronçons.
 - ▲ un lien pourra être fait avec les boucles de randonnées qui partent de la voie verte.
 - ▲ le film du centenaire pourra être valorisé par des extraits.
 - ▲ il conviendra de voir les possibilités de valorisation du bien UNESCO.
- **les points de vue**



IV. FICHES ACTIONS

Action 5

Valoriser les sites et itinéraires à proximité et en liaison avec la voie verte

En complément de l'action 3, une valorisation des sites et itinéraires en liaison avec la voie verte pourra être entreprise. Cela concernera :

Cette valorisation pourrait se faire par

- les sites patrimoniaux et naturels à restaurer et à revaloriser pour une découverte par le public. Des liens depuis la voie verte permettront de s'écarter de l'itinéraire pour communiquer sur ces possibilités de visites complémentaires.
- Les sentiers d'interprétation du Parc national qui sont déjà thématiques et permettent une découverte du territoire par la randonnée avec des apports d'interprétation tout le long du sentier. Un renvoi vers ces sentiers pourrait être envisagé sur les panneaux d'interprétation de la voie verte comme possibilité d'approfondissement thématique pour les personnes intéressées.
- Les chemins de randonnées PR qui pourraient être complétés pour approfondir une thématique patrimoniale évoquée sur l'un des panneaux du CFD. Comme pour les sentiers d'interprétations, un renvoi pourrait être envisagé depuis les panneaux de la voie verte comme possibilité d'approfondissement thématique.



Château de Saint Julien d'Arpaon
©comcomFloracsud

IV. FICHES ACTIONS

Action 6

Faire inscrire l'itinéraire au PDESI et schéma régional des voies vertes

Afin de valoriser et pérenniser l'itinéraire de manière officielle, deux démarches peuvent être mises en place :
Cette valorisation pourrait se faire par

- l'inscription aux PDESI de la Lozère et du Gard.
- l'inscription au schéma régional des voies vertes de la Région Occitanie.

L'itinéraire était déjà inscrit au projet de révision du schéma régional Languedoc Roussillon qui n'a à priori pas été menée à son terme. Avec la fusion des régions, un nouveau schéma régional devra être adopté.

L'action visera ainsi à apporter l'ensemble des éléments nécessaires aux administrations départementales et régionales pour permettre l'inscription de l'itinéraire dans ces schémas, et de suivre le bon déroulement des procédures intégrant la voie verte.



IV. FICHES ACTIONS

Action 7

Obtenir le label tourisme et handicap pour les portions ciblées

Certaines portions de la voie verte ont été ciblées dans la carte des usages comme « accessible handicap ». L'application des normes d'accessibilité PMR seront difficiles à mettre en œuvre, vu que la voie verte n'est pas considérée comme un établissement recevant du public et que le traitement du linéaire en matériaux naturels compactés (sans goudron ni béton) rend la surface de la voie verte sensible aux précipitations.

L'objectif de l'action sera donc d'orienter la question de l'accessibilité PMR sur l'obtention d'un label comme tourisme et handicap qui prend en plus en compte l'accessibilité aux autres formes de handicap que le seul handicap physique.

La mise en œuvre de la démarche devra se faire dès le début du projet pour intégrer d'éventuelles modifications sur le traitement du linéaire, et se poursuivra sur le long terme pour une prise en compte de cette thématique dans chacune des autres actions liées à la ligne verte. Une phase de réflexion et d'audit sera sans doute nécessaire avant d'apporter des améliorations pour viser l'obtention du label dans les 4 catégories de handicap sur les tronçons ciblés.



IV. FICHES ACTIONS

Action 8

Faire vivre l'association du CFD avec la réalisation d'un événement annuel

Afin de promouvoir l'itinéraire, il est apparu un besoin d'appropriation de l'infrastructure par la population locale. L'idée de réaliser un grand événement sportif permettrait de mobiliser les habitants sur une manifestation valorisante pour la Ligne verte et le territoire.

La longueur du parcours permettrait d'envisager la mise en place d'un événement type marathon thématique (à l'image du marathon du Médoc sur les vins de Bordeaux). Ainsi, en mobilisant des producteurs locaux et en s'appuyant sur les savoirs-faire locaux, l'association pourrait développer une notoriété à l'itinéraire qui sera profitable pour sa promotion et favoriser un sentiment de fierté de l'infrastructure auprès des populations locales qui permettront d'améliorer l'accueil des visiteurs tout le long de l'itinéraire avec des habitants connaissant le minimum d'information nécessaire sur la Ligne verte.



Association du CFD à la Ligne verte des Cévennes

D'autres événements comme la transhumance ou des manifestations plus ponctuelles pourraient compléter un programme d'animation complet et motivant pour faire vivre l'association et créer de nouveaux échanges le long de cette voie de communication.

Cette action nécessitera la mise en place d'un partenariat entre l'association du CFD au contact proche des habitants, de l'Office de Tourisme (au contact des prestataires touristiques), du Parc national des Cévennes et des collectivités locales pour permettre une organisation et une promotion de l'événement efficace.

IV. FICHES ACTIONS

Action 9

Créer une structure d'association des professionnels du tourisme

Afin d'assurer des retombées économiques les plus importantes possibles par l'ouverture de la voie verte, une structuration des professionnels du tourisme s'impose. Cette structuration permettra de faire la promotion de l'itinéraire et d'assurer une cohérence sur la qualité des services proposés.

Cette structure permettra également d'avoir un rôle d'observatoire plus fin sur les retombées économiques. Elle pourra être à l'origine d'étude de fréquentation et d'impact économique de la Ligne verte sur le territoire.

Elle permettra également la mise en tourisme de l'itinéraire avec la création de produits directement liés à la Ligne verte et mêlant plusieurs professionnels (hébergeurs et prestataire d'activité par exemple).

Pour mettre en place ce réseau de professionnels, il semble plus opportun vu le contexte local, de s'appuyer sur les structures existantes que de créer une nouvelle association qui sera difficile à faire vivre vu la densité de population faible sur ce territoire. L'idée serait donc plutôt de s'appuyer sur l'Office de Tourisme Intercommunautaire qui, avec l'appui de l'association du CDF et du Parc national, pourrait mobiliser ses adhérents présents sur le secteur pour organiser une section spécifique à la voie verte.

Cette structuration serait à organiser, notamment par le biais de convention, en précisant le rôle de chaque structure et les moyens nécessaires pour créer une dynamique autour des professionnels du tourisme du secteur.efficace.



V. LE PILOTAGE, LA GOUVERNANCE ET LE SUIVI

A. Mise en œuvre

1. Chef de file et instance participative

Le Syndicat mixte est le maître d'ouvrage du projet. Il regroupe l'ensemble des communes traversées et le Département de la Lozère avec des statuts indiquant les clés de répartition des participations de chaque membre sur l'investissement et le fonctionnement. La présence du Département permet également de mobiliser une ingénierie de projets et technique pour aider les élus sur la mise en place du projet.

Un Comité de Pilotage a été mis en place pour permettre de valider des grandes orientations et décisions avec

- les membres du Syndicat Mixte (Communes et Département de la Lozère)
- les partenaires financiers (Europe, Etat, Région, Département du Gard)
- les partenaires techniques (DDT Lozère, Parc national des Cévennes, Offices de Tourisme, Comité Départemental du Tourisme de la Lozère, Entente Causses et Cévennes (bien inscrit à l'UNESCO))

Ce comité de pilotage permettra également de s'assurer de la mise en œuvre de l'ensemble des actions dans le temps.

2. Association des professionnels de la voie verte

L'association des professionnels du tourisme de la voie verte est une structure à créer pour développer les retombées économiques liées à l'infrastructure. Cette association peut se faire sous différente forme, et une mutualisation avec les structures existantes (office de tourisme, association du CFD, ...) semble la meilleure option.

Une fiche action spécifique pour la mise en place d'une démarche collective pour les prestataires touristiques de la voie verte détail les actions à mettre en œuvre pour atteindre cet objectif.

3. Plan de gestion et assistance à maîtrise d'ouvrage

Afin de suivre la mise en œuvre technique du projet sur les 49 km de l'itinéraire, le Syndicat Mixte a décidé de faire appel à une AMO (Assistance à Maîtrise d'Ouvrage) afin de renforcer ses moyens techniques et s'assurer d'un respect des orientations décidées par le maître d'œuvre et les entreprises opérant sur le chantier.

Après l'investissement initial, le plan de gestion prévu dans les fiches actions permettra de s'assurer de la durabilité des investissements par un entretien régulier et des interventions nécessaires rapides.



COFIL Voie verte octobre 2016

V. LE PILOTAGE, LA GOUVERNANCE ET LE SUIVI

B. Évaluation : les indicateurs

Pour analyser l'impact touristique et économique de la Ligne verte sur le territoire, deux indicateurs de suivi seront mis en place :

- la fréquentation de l'itinéraire mesurée par des éco-compteurs en différents points de la voie verte. Des campagnes de mesures seront effectuées sur des lieux différents temporairement et un point fixe sur le premier tronçon qui permettra de pouvoir faire un suivi de l'évolution.

Ces données permettront des projections sur les retombées économiques avec les ratios utilisés sur d'autres voies vertes et qui sont présentés dans le présent dossier.

L'objectif est d'atteindre à court terme les 10 000 visiteurs annuels sur la voie verte et à moyen terme les 40 000 visiteurs annuels. Il est rappelé que l'impact économique de la ligne verte dépend plus de la qualité du visiteur (en itinérance, touristes, locaux, ...) que du nombre de visiteurs.

- l'évolution du nombre d'hébergements touristiques et du nombre de lits touristiques (en hôtellerie et en hôtellerie de plein air). Cet indicateur permettra d'évaluer concrètement l'impact de la ligne verte sur les professionnels du tourisme et notamment les emplois induits.

L'objectif est d'avoir une croissance du nombre d'hébergements et de lits touristiques.

Ces indicateurs pourront être complétés par des analyses d'impact économique plus poussées et, pour le nombre d'hébergement, par un suivi plus particulier des professionnels du tourisme par l'office de tourisme et le CDT afin d'avoir les mêmes conditions de mesure de l'indicateur.



V. LE PILOTAGE, LA GOUVERNANCE ET LE SUIVI

Au-delà de ces deux indicateurs généraux, des indicateurs de réussites des opérations seront fixés actions par actions. A titre indicatif, les indicateurs pressentis pourraient être les suivants

Action n°	TITRE	INDICATEURS
1	Travaux d'investissements préalables à l'ouverture de la voie verte	Travaux réalisés - Possibilité d'aller de Florac à Ste Cécile d'Andorge à pied - Itinéraire répondant au cahier des charges des voies vertes (hors 2 tronçons de contournement)
2	Travaux d'investissements sur les 2 itinéraires de contournement	Travaux réalisés - Itinéraire répondant sur la totalité au cahier des charges des voies vertes
3	Plan de gestion	- Plan de gestion approuvé par l'ensemble des structures - Plan de gestion mis en place avec des moyens adaptés
4	Mise en place d'outils d'interprétation du patrimoine naturel et culturel	- Mise en place d'une exposition - Mise en place de panneaux d'interprétation - Mise en place d'outils d'interprétation de points de vue
5	Valoriser les sites et itinéraires à proximité et en liaison avec la voie verte	- Nombre de sites valorisés - Nombre de sentiers d'interprétation labellisés PNC - Nombre de sentiers PR entretenus valorisés avec des éléments thématiques
6	Faire inscrire l'itinéraire au PDESI et schéma régional des voies vertes	- inscription de l'itinéraire aux 2 PDESI - inscription de l'itinéraire au schéma régional Occitanie
7	Obtenir le label tourisme et handicap pour les portions ciblées	- obtention du label
8	Faire vivre l'association du CFD avec la réalisation d'un événement annuel	- organisation de l'événement - reproduction de l'événement annuellement - nombre de participant en hausse chaque année
9	Créer une structure d'association des professionnels du tourisme	- structure d'association des professionnels créée - nombre d'adhérents